10
82

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Bw Saalfeld: Die BR 01



Im Elbsandsteingebirge

Mit Beginn des Sommerfahrplan-Abschnittes 1982 wurde bekanntlich der durchgehende elektrische Zugbetrieb zwischen Bad Schandau und Seddin aufgenommen. Der Transitgüterverkehr auf dieser Strecke wird ausschließlich mit Elloks bewältigt. Auf dem Abschnitt Dresden — Bad Schandau bewährt sich seit über zwei Jahren der Zugfunkbetrieb, der schnelle Verständigungen zwischen Triebfahrzeugführer, den beteiligten Fahrdienstleitern und dem Dispatcher ermöglicht. Somit ist eine noch schnellere Koordinierung des Zugverkehrs möglich.

1 Ein Personenzug im Elbsandsteingebirge; Lokomotiven auf dieser Strecke sind mit einer Zugfunkanlage ausgerüstet.

2 Zugfunkeinrichtung in einer Lok der BR 250

3 Zugfunkeinrichtung auf dem Stellwerk.

Fotos: K.-H. Brust, Dresden (1), I. Migura, Berlin (2)

1



2



3



modell eisenbahner

inhalt

10/82

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
31. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422
Index 32542

Titelbild

Dieser Tage findet der XXIX. Modellbahnwettbewerb in Brno (ČSSR) statt. Viele Modellbauer Europas beteiligen sich auch wieder an dieser Veranstaltung. Beim XXVII. Modellbahnwettbewerb 1980 in Leipzig erhielt Joachim Schnitzer aus Kleinmachnow für die Nachbildung dieses Schotterwerkes einen Sonderpreis in der Kategorie D.

Foto: H. Darr, Reichenbach

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2041 276
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2041 204
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „Modelleisenbahner"
DDR - 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite
„DMV teilt mit"
(also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat
des DMV, DDR - 1035 Berlin,
Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband
der DDR

Erscheint im transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport",
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR - 7010 Leipzig,
Postfach 160, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 15. 9. 1982
Geplante Auslieferung: 18. 10. 1982

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle
Anzeigenannahmestellen in der
DDR, für Wirtschaftsanzeigen der
VEB Verlag Technik, 1020 Berlin,
Oranienburger Str. 13–14, PSF 293.

Bestellungen nehmen entgegen: in
der DDR: sämtliche Postämter und
der örtliche Buchhandel; im Ausland:
der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD
und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb
GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH
& Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR - 7010
Leipzig, Leninstraße 16, und den
Verlag vermittelt.



Anerkennung und Dank

Die Eisenbahner der DDR unternehmen gegenwärtig große Anstrengungen, um die Beschlüsse des X. Parteitages der SED schöpferisch zu verwirklichen. Konkret bedeutet das, den Transportanforderungen der Wirtschaft mit einem stetig sinkenden Aufwand gerecht zu werden und die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn zu erhöhen. Damit leisten sie einen wertvollen Beitrag zur Erfüllung der Hauptaufgabe in ihrer Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik. Der X. Parteitag stellt an die Eisenbahner aber auch die Forderung zu einer höheren Qualität im Reiseverkehr. Hier steht sie täglich im Blickpunkt der Öffentlichkeit. Das verpflichtet im besonderen Maße zur Einhaltung der Fahrpläne, zu hoher Sicherheit sowie zu einer zeitsparenden und qualitätsgerechten Abfertigung der Fahrgäste. Aus diesem täglichen Erleben der Eisenbahn, aus ihrer technischen Vielfalt und aus ihrer interessanten historischen Entwicklung leiten viele Bürger unseres Landes ihr Hobby ab, mit dem sie sich in der Freizeit aktiv beschäftigen.

Der „modelleisenbahner" war ihnen in den vergangenen 30 Jahren dabei ein treuer Wegbegleiter. Durch die Zeitschrift erhielten viele Leser interessante Anregungen. Die Zeitschrift übt auf diese Weise eine wichtige kulturellerzieherische Funktion aus; sie bildet und unterhält gleichermaßen. Dabei sei nicht vergessen, daß der „modelleisenbahner" auch eine große Bedeutung für die polytechnische Bildung unserer Jugend hat. Durch das Hobby entdeckte schon mancher sein Herz für die große Eisenbahn, und es sind nicht wenige, die auf diesem Weg zu ihrem Beruf kamen. Zahlreiche Neuerungen wurden beim Basteln geboren oder am Modell ausprobiert, bevor daraus ein Neuerervorschlag geworden ist.

An all dem haben die Redaktion, der Redaktionsbeirat und viele Autoren, unter ihnen langjährige und erfahrene Mitarbeiter des Verkehrswesens, einen großen Anteil. Dafür gebührt ihnen Anerkennung und herzlicher Dank. Ich bin überzeugt, daß sie auch weiterhin um ein hohes Niveau der Publikationen bemüht sein werden. Die neue attraktive Ausstattung bietet dafür vielfältige Möglichkeiten.

Den Modelleisenbahnern und Freunden der Eisenbahn wünsche ich weiterhin viel Freude bei der Lektüre ihrer Zeitschrift und Anregungen für ihr Hobby. Möge dieses sinnvolle Tun in der Freizeit Freude und Entspannung bereiten als einer wichtigen Voraussetzung für die tägliche Arbeit zum Wohle aller Bürger in unserer Deutschen Demokratischen Republik.

Otto Arndt
Minister für Verkehrswesen
und Generaldirektor
der Deutschen Reichsbahn

Seit 30 Jahren ein unentbehrlicher Ratgeber

30 Jahre „modelleisenbahner" — Zeitschrift für das Modelleisenbahnwesen, alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs — ein erfreulicher Anlaß, Rückschau zu halten und Dank zu sagen all denen, die durch vielfältige Kleinarbeit am Zustandekommen der Zeitschrift mitgearbeitet haben.

Im Jahre 1952 wurde die Redaktion „modelleisenbahner" gegründet und war Koordinierungspunkt für Tausende Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde in unserer Republik. Sie war in den vergangenen 30 Jahren vielen Lesern ein unentbehrlicher Ratgeber für eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung und trug somit zur Lösung der kulturpolitischen Aufgabe in unserer Republik bei. Neben der Herausgabe der Zeitschrift beschäftigte sich die Redaktion schon damals mit vielen organisatorischen Problemen, wie Ausrichtung des Internationalen Modellbahnwettbewerbes und Vorbereitung zur Gründung einer Organisation, in der die Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde der DDR ihre Heimstatt finden sollten. Der nunmehr über 20 Jahre bestehende Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR hat seit seiner Gründung einen engen freundschaftlichen Kontakt zur Redaktion „modelleisenbahner" gepflegt, mit ihr gemeinsam zur Entwicklung des Modellbahngedankens und somit zum Verständnis für die große Eisenbahn beigetragen.

Der 30. Geburtstag unserer Zeitschrift ist deshalb dem Präsidium unseres Verbandes ein willkommener Anlaß, allen Mitarbeitern der Redaktion, des Redaktionsbeirates und den vielen Helfern in Verlag und Druckerei die herzlichsten Glückwünsche zu übermitteln. Wir danken für ihr unermüdliches Schaffen, besonders bei der Gestaltung des neuen „modelleisenbahners" und wünschen für die kommenden Jahre weiterhin eine recht erfolgreiche Arbeit, dabei viel Freude und persönliches Wohlergehen.

Präsidium des Deutschen
Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

Öffentlichkeitsarbeit zahlt sich immer aus

Anläßlich der Jubiläen „100 Jahre Eisenbahndirektion Erfurt" und „135 Jahre Eisenbahn in Erfurt" übernahmen auch die Mitglieder der AG 4/1 verschiedene Aufgaben, die in der Öffentlichkeit besonderen Anklang fanden. So wurde am 12. und 13. Juni 1982 eine Sonderausstellung in der Rbd Erfurt eröffnet, auf der in Glasvitrinen mehrere Fahrzeugmodelle zu sehen waren.
Großen Anklang fand eine TT-Anlage, deren thüringischer Landschaftscharakter besonders ansprach.
Einen historischen Einblick in die Entwicklung der Modelleisenbahn vermittelte die kleine Spielzeuganlage in der Nenngröße 0, auf der Fahrzeuge aus den 30er Jahren der Firma Märklin mechanische Signale, Schranken und Figuren in Bewegung setzten.
Ein Eintrittsgeld wurde nicht erhoben. Vielmehr nutzten die Besucher die Gelegenheit, eine Solidaritätsspende zu geben.
Während der zentralen Festveranstaltung des Ministeriums für Verkehrswesen zum „Tage des Eisenbahners" wurde in der Erfurter Thüringenhalle ein repräsentativer Querschnitt aus dem Modelleisenbahnwesen gezeigt. Das Modell der Elstertalbrücke in der Nenngröße H0, das von der AG 4/19 (Greiz) angefertigt wurde, fand besonderen Zuspruch.
G. Barthel, Erfurt

Aus dem Leben der AG 1/41 des DMV der DDR

Unsere Arbeitsgemeinschaft, 1968 als Schul-AG gegründet, entwickelte in den vergangenen Jahren eine kontinuierliche Arbeit. Enge Kontakte verbanden uns schon immer mit der großen Eisenbahn und der Pioniereisenbahn Berlin. Seit 13 Jahren wird jährlich eine Wochenendfahrt durchgeführt. Ein Freundschaftsvertrag mit Kollegen des ehemaligen Triebwagenbahnbetriebswerkes Berlin-Karlshorst und regelmäßige Arbeit führten dazu, daß bisher insgesamt 19 Mitglieder eine Lehre bei DR aufgenommen haben.
Im Rahmen der MMM-Arbeit entstand eine Modell-Lehranlage für die Ausbildung und den Dienstunterricht der Triebfahrzeugführer.
Im Juni 1979 beschlossen wir, dem DMV der DDR beizutreten. Beim bezirklichen Wettbewerb erhielten wir fünfmal einen der ersten drei Plätze. 1980 fand erstmals eine Modellbahn-Ausstellung statt. Hinzu kam inzwischen ein Tauschmarkt, der viel besucht worden ist.
Unsere AG begann einst mit 7 Schülern. Heute gehören ihr 23 Erwachsene und 15 Schüler an.
Vorbereitet wird gegenwärtig eine vom 12. bis 26. Dezember 1982 zu sehende Modellbahn-Ausstellung im Kulturraum des Bahnhofes Ostkreuz. Für den 12. Dezember 1982 ist ein Tauschmarkt im Kultursaal des Raw „Franz Stenzer" vorgesehen. 1983 wird sich ein Forum zur Berufswerbung anschließen.
J. Hirsch, Berlin

„Lindwurm" in altmärkischen Gefilden

Vielen Lesern unserer Zeitschrift dürfte der 750 mm-spurige VT 137 600 bekannt sein. Dieses als „Lindwurm" bezeichnete Fahrzeug stellte bis zu seiner Ausmusterung im Jahre 1965 ein Unikat im Fahrzeugpark der DR dar. Sein Verbleib war jedoch bis jetzt weitgehend unbekannt.
Durch einen Zufall entdeckte ich nun im Mai dieses Jahres während einer Exkursion im Bw Salzwedel eine Sektion dieses VT. Das Fahrzeug diente als Lagerraum und verfällt jetzt. Verschiedene Details, wie Drehgestelle, Mittelpuffer und Lampenfassungen, sind noch vorhanden.
Leider ist der Triebwagen nicht vollständig erhalten geblieben. Die zwei anderen Sektionen wurden seinerzeit als Materialspender für das zu erhaltene Teil verwendet.
H. Ifland, Schlotheim

Von Plasser & Theurer für Harzquerbahn

Über die Rückfallweichen der Harzquerbahn berichteten wir im Heft 9/82 auf der Seite 4. Inzwischen erhielten wir von Hans Röper aus Wernigerode nähere Angaben über ein dort eingesetztes neues Spezialfahrzeug:

„Seit Monaten ist auf der Harzquerbahn eine Nivellier-, Hebe-, Rück- und Stopfmaschine im Einsatz, die laufende Arbeiten am Gleiskörper wesentlich vereinfacht. Das von der österreichischen Firma Plasser & Theurer gelieferte Fahrzeug kann sich selbst bewegen. Über einen Hydraulikmotor und Rollenketten wird die Hinterachse angetrieben.



Die neue UNIMA 2-77 M der Harzquerbahn im Bahnhof Wernigerode-Hasserode vor dem Einsatz am km 53 (2. Juni 1981)
Foto: H. Röper, Wernigerode

Nachdem das Fahrzeug auch schon auf der Thüringer Waldbahn eingesetzt wurde, gehört es nunmehr zum Oberbauwerk Königsborn der DR und ist im Bw Wernigerode-Westerntor beheimatet."

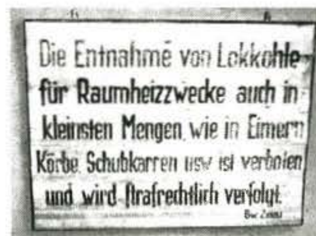
Technische Daten:

Masse	12 t
Länge	5 170 mm
Breite	2 500 mm
Höhe	2 280 mm
Leistung des Motors	48 kW
v_{max}	30 km/h

In eigener Sache

Wir bitten unsere Leser, bei Einsendungen von Briefen, Manuskripten und Fotos die genaue Anschrift gut lesbar sowie vorhandene Bankverbindungen anzugeben.
Manuskripte sollten nach Möglichkeit in doppelter Ausfertigung eingesandt werden.
Die Redaktion

Denken Sie daran!



Eingesandt von Wolfgang Frey, Seifhennersdorf.

Egbert Kluge (DMV), Halle (Saale)

100 Jahre Straßenbahn in Halle

In diesem Monat besteht die Straßenbahn der Saalestadt 100 Jahre. Das soll Anlaß sein, einen kurzen Überblick über die Geschichte dieses wichtigen Nahverkehrsmittels der Bezirksstadt zu geben.

Vorgeschichte

Bereits im Jahre 1857 entstand ein Projekt zum Bau einer Pferdeeisenbahn in der damals etwa 35000 Einwohner zählenden Stadt Halle. Doch konnte es, wie auch weitere Pläne, nicht verwirklicht werden. Eine vom 30. Mai 1878 bis April 1882 betriebene Pferdeomnibuslinie zwischen Markt und Trotha rentierte sich nicht.

Hallesche Straßenbahn (Rote Bahn) 1882–1917

Am 17. März 1881 beschloß die Stadtverordnetenversammlung die Errichtung einer Pferdeeisenbahn. Nach öffentlicher Diskussion über die vorgelegten Projekte schloß der Magistrat mit dem Bauunternehmer Alfes und dem Rechtsanwalt Dr. Wilckens aus Bremen einen Vertrag über den Bau und Betrieb einer meterspurigen Pferdebahn ab. Die Bauarbeiten begannen im Juli 1882.

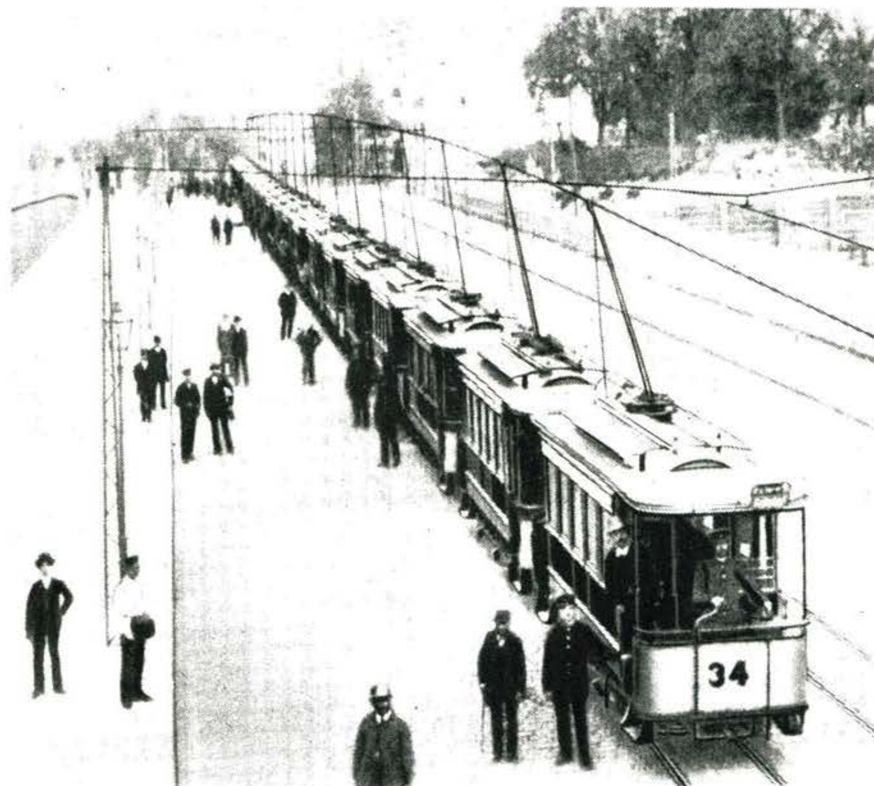
Nachdem am 3. Oktober 1882 die polizeiliche Abnahme erfolgte, begann ab 5. Oktober 1882 mit 4 Wagen der Probebetrieb auf der fertiggestellten Anlage bis zur Steinmühle (Burgstraße). Die offizielle Eröffnung mit 16 einspännigen Wagen, die die Waggonfabrik Scandia in Dänemark lieferte, fand am 15. Oktober 1882 statt. In den folgenden Jahren lieferte die Waggonfabrik Gottfried Lindner AG in Ammendorf weitere Fahrzeuge. Die ständig steigende Beförderungsleistung stagnierte, als die elektrische Stadtbahn eine ernsthafte Konkurrenz für die Pferdebahn wurde.

Nach einigen Streckenerweiterungen in den folgenden Jahren gelang es der ab 1883 als „Hallesche Straßenbahn AG" bezeichneten Gesellschaft am 15. Mai 1899 den elektrischen Betrieb einzuführen. Bis 1902 mußten im Stadtzentrum aufgrund eines Einspruchs des Physikalischen Instituts im Stadtzentrum mit Akkumulatoren ausgerüstete Wagen verkehren. Im Jahre 1911 ging die Gesellschaft in städtischen Besitz über und nannte sich nun „Städtische Straßenbahn Halle". Damit konnte auch die erste größere Streckenerweiterung nach Reideburg in Angriff genommen werden.

Im Jahre 1917 erfolgte endlich die Vereinigung mit der Stadtbahn.

„Stadtbahn Halle" (Grüne Bahn) 1889—1917

Da die „Hallesche Straßenbahn AG" nicht bereit war, zu den vom Magistrat gestellten Bedingungen ihr Netz zu erweitern, kam es am 4. Dezember 1888 zum Vertragsabschluß mit dem Straßenbahndirektor Delius aus Schönebeck, zwecks Bau und Betrieb einer zweiten Pferdeeisenbahn. Die Bahnanlagen und das Depot am damaligen Roßplatz wurden auf Kosten der Stadt errichtet und an Delius verpachtet.


1

Durch den grünen Anstrich aller Wagen der „Stadtbahn Halle" erhielt im Gegensatz zur „Halleschen Straßenbahn AG" dieses Unternehmen den Beinamen „Grüne Bahn". Am 30. August 1889 konnte der Betrieb auf den ersten Teilstrecken eröffnet werden. Da die Stadtbahn ein Gebiet mit niedrigerem Verkehrsaufkommen erschloß, sich die starken Neigungsabschnitte ungünstig auf den Pferdebahnbetrieb auswirkten und somit nicht der erhoffte Gewinn erzielt wurde, beschloß man die Elektrifizierung der Bahn.

Die AEG übernahm deshalb die Stadtbahn im Mai 1890 und begann sofort mit den Arbeiten. Nachdem die ersten Probefahrten am 24. März 1891 absolviert wurden, begannen ab 24. April 1891 dann die öffentlichen Fahrten auf der Strecke Wallhalla (heute Marx-Engels-Platz)—Leipziger Platz — Schmiedstraße. Am 1. Juni 1891 war die Umstellung des gesamten 7,24 km langen Netzes abgeschlossen. Die Gesellschaft hieß nun „AEG – Stadtbahn Halle". Halle war damit die erste Stadt Deutschlands, in der im größeren Umfang der elektrische Betrieb mittels Oberleitung und Stangenstromabnehmer durchgeführt wurde.

In den folgenden Jahren wurden weitere Streckenverlängerungen in Betrieb genommen.

Das Nebeneinanderbestehen zweier konkurrierender Straßenbahnunternehmen erwies sich als Hemmnis für die Schaffung eines großstädtischen Verkehrssystems. Es war fast unmöglich geworden, neue Linien für den Verkehr einzurichten und die Linienverläufe den sich entwickelnden Verkehrsströmen anzupassen. Nach jahrelangen Bemühungen des Magistrates die Stadtbahn zu erwerben, erfolgte erst am 1. April 1917 der Ankauf für einen Preis von 4,9 Millionen Mark. Damit war die Voraussetzung für einen einheitlichen Straßenbahnbetrieb in Halle geschaffen.

„Städtische Straßenbahn Halle" 1917–1951

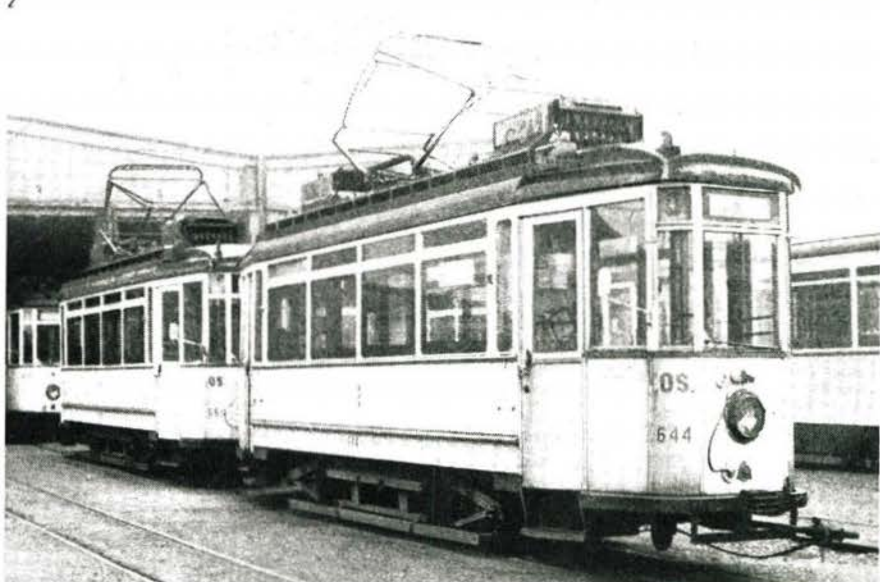
Am 1. Januar 1918 wurde offiziell die Vereinigung der Stadtbahn mit der Städtischen Straßenbahn vollzogen. Der weiterhin als „Städtische Straßenbahn Halle" geführte Betrieb hatte nach der Vereinigung 102 Triebwagen

und 42 Beiwagen. Die Gleislänge betrug 54,25 km, die Streckenlänge hingegen nur 31,1 km.
Die Auswirkungen der Inflation führten zu Betriebseinschränkungen und Linieneinstellungen.
Erst danach kam es zu umfangreichen Streckenverlängerungen. Dazu gehörte die am 31. Mai 1927 feierlich eröffnete 3 km lange Heidelinie vom Hettstedter Bahnhof über den Gimritzer Damm bis zur Endstelle Heide.
1929 erfolgte dann die Eingliederung der Straßenbahn in die „Werke der Stadt Halle AG" (Wehag).
Mit Ausbruch des zweiten Weltkrieges wurden erhebliche Betriebseinschränkungen vorgenommen. Die Streckenlänge betrug 1944 44,5 km.
Am 14. April 1945 wurde der gesamte Straßenbahnverkehr eingestellt. Ab 16. Mai 1945 begann die schrittweise Aufnahme des Betriebes, die bis zum 21. April 1946 abgeschlossen werden konnte.
Der Wagenpark und das Gleismaterial waren abgewirtschaftet, und es bedurfte großer Anstrengungen der Werktätigen, in den ersten Nachkriegsjahren den Betrieb aufrechtzuerhalten.
Am 1. Mai 1949 erfolgte die Umwandlung der Wehag in „KWU – Versorgungs- und Verkehrsbetriebe der Landeshauptstadt Halle". Nach Auflösung des KWU am 1. April 1951 war die Straßenbahn ein Eigenbetrieb des Rates der Stadt Halle. Im gleichen Jahr erfolgte noch die Vereinigung mit den Merseburger Überlandbahnen, auf die hier nicht näher eingegangen werden kann.

Ab 1951
VE Verkehrsbetriebe Halle (VBH)

Mit der Vereinigung beider Straßenbahnbetriebe am 1. Juni 1951 bestand endlich ein einheitlicher Verkehrsbetrieb im Raum Halle. Die Bezeichnung lautete nun: „Rat der Landeshauptstadt Halle, Straßen- und Überlandbahn". Am 1. Oktober 1952 wurde die Straßenbahn ein eigenständiger Betrieb als „VEB(K) Straßen- und Überlandbahn Halle" und ab 1. März 1957 in „VE Verkehrsbetriebe Halle" (VBH) umbenannt.
Im Jahre 1951 kamen die ersten Neubaufahrzeuge des Typs ET 50 zum Einsatz. Diese Modernisierung wurde in den folgenden Jahren mit der Lieferung der bekannten Gotha-Einheitswagen kontinuierlich fortgesetzt.
Auch in den 50er und 60er Jahren war das hallesche Straßenbahnnetz mehreren Erweiterungen und Kürzungen unterworfen. Zu ihnen zählten u. a. die etappenweise Stillegung der Strecke Frankleben—Mücheln zwischen 1958 und 1960 sowie die Verlängerung von der Vogelweide bis zur Elsa-Brandström-Straße.
In Vorbereitung auf die Arbeiterfestspiele erhielten die VBH 1967/68 innerhalb von 6 Monaten 86 T2D und 110

2





1 Die elektrischen Wagen der „AEG – Stadtbahn Halle" 1891 in der Delitzscher Straße in Halle

2 Jahrzehntelang bestimmten Lindner-Züge das Stadtbild in Halle.

3 Tatrazug auf der Linie 35 (heute Linie 15) in Merseburg. Als Besonderheit sei hier auf die Heck-an Heck-Traktion im Linienverkehr hingewiesen — einmalig in der DDR.

Fotos: Sammlung Verfasser (1), Verfasser (2)

B2D, die von ČKD Praha in Gotha-Lizenz für die DDR nachgebaut werden. Damit konnten im Stadtgebiet von Halle die Altbaufahrzeuge ersetzt wurden.
Seit 1969 werden kontinuierlich Fahrzeuge des Typs T4D/B4D zugeführt, so daß ab diesem Jahr alle Linien planmäßig mit Tatrawagen bedient werden.
Der komplexe Wohnungsbau führte in den 70er Jahren zur umfangreichen Ausdehnung der Stadt im Süden durch die Anlage der Wohngebiete Böllberg, Südstadt II und wird in den nächsten Jahren mit der Fertigstellung des Wohngebietes Silberhöhe hier abgeschlossen.
Am 22. März 1980 wurde als weitere Rationalisierungsmaßnahme das Entwertersystem auf allen Linien im Stadtgebiet von Halle sowie auf der Linie 10 und in Einsatzzügen zwischen Ammendorf und Schkopau eingeführt. Bereits 1963 erfolgte die Einführung des OS-Betriebes.
Gegenwärtig ist die Neubaustrecke ab Paul-Suhr-Straße durch die Silberhöhe nach Beesen im Bau und wird am Jahresende dem Verkehr übergeben.
Dieses Jahr wurde durch die Aufnahme des Güterverkehrs zwischen Halle und Merseburg ein neues Aufgabengebiet für die Straßenbahn erschlossen. Dafür stehen zwei umgebaute Gotha-Beiwagen zur Verfügung. Die Streckenlänge beträgt derzeit rund 64 km.

eisenbahn aktuell

Kurzmeldungen

Einsatz der BR 41 ab Winterfahrplan 1982/83 (Einsatzstelle Göschwitz)
Plan 1: Ghg 5005, Sa 11.00 Uhr N 14.45 Uhr Cb, 15.55 Uhr Dg 17.30 Uhr Sa, Lzz Rsw 19.10 Uhr, Lgo 22.15 Cb;
Plan 2: Tag 1: Js 5.30 Uhr N 7.15 Uhr Sa, 10.30 Uhr N 12.45 Uhr Gö 13.37 Uhr N 16.30 Uhr Sa 5034; Tag 2: Js 5006 Ghg 5007 Gö 9.40 Uhr N 11.20 Uhr Cb 13.00 Uhr Dg 14.45 Uhr Sa 17.00 Uhr N 19.45 Uhr Gö 21.10 Uhr N 22.50 Uhr Sa; Tag 3: Sa 1502 (Mo) Ghg Lzz Js Sa Lzz Rsw 7.30 Uhr Lgo 10.40 Uhr Cb (außer Mo) Lzz Js, 6017 Ga 6018 Gö 16.30 Uhr N 17.00 Uhr St 17.40 Uhr N, 18.10 Uhr Gö;
Legende: Js ≙ Jena Saalbahnhof, Sa ≙ Saalfeld, Gö ≙ Göschwitz, Cb ≙ Camburg, Rsw ≙ Rudolstadt Schwarza, Ghg ≙ Großheringen, Ga ≙ Gera, St ≙ Stadtroda; N ≙ Nahgüterzug, Dg ≙ Durchgangsgüterzug, Lgo ≙ Leerwagenzug offene Wagen, Lzz ≙ Lok zum Zug.
Dre.

Bw Brandenburg
Zum Bestand dieses Bw gehören u. a. folgende Loks: 52 8135, 52 8172, 52 8181, 52 8176, 52 8140, 52 8156, 52 8178, 52 8158, 52 8159 (ständig im Einsatz) und 52 8006, 52 8126, 52 8184 sowie zwei weitere Maschinen (abgestellt). Drei Loks der BR 52.8 befinden sich z. Z. im Raw Meiningen.
Di.

Bw Zittau
In Zittau waren im August 1982 folgende Loks beheimatet: 52 8005, 52 8011, 52 8016 (ab 29. 8. 1982 kalt abgestellt ohne Treibstangen), 52 8037, 52 8043, 52 8052, 52 8062, 52 8157, 52 8169, 52 8195, 52 8199, 52 5137, 52 1630.
Letztere ist als Reserve im Bw abgestellt. Diese Maschinen sind vor folgenden Personenzügen eingesetzt: 16800, 17825, 9804 (als Schlußlok), 9825, 16806, 17831, 17870, 17830, 17832 und 17835.
Güterzüge: Zittau ab in Richtung Löbau oder Bischofswerda: 9.00 Uhr, 12.50 Uhr und 19.45 Uhr, Zittau an aus den genannten Richtungen: 10.20 Uhr, 12.45 Uhr und 17.45 Uhr.
Schf.

Bw Reichenbach, Einsatzstelle Zwickau
In der Einsatzstelle Zwickau des Bw Reichenbach stehen z. Z. die Loks 50 2652 und 50 3600 zur Verfügung. Die ebenfalls in Zwickau beheimatete 50 3688 befindet sich im Raw Meiningen.
Zw ab 11.33 Uhr, Lgf an 12.12 Uhr; Lgf ab 13.09 Uhr, Aub an 13.26 Uhr (bei Überlast weiter bis Fst); Aub ab 13.50 Uhr, Lgf an 14.01 Uhr (Rangierarbeiten); Lgf ab 15.38 Uhr, Zw ab 16.34 Uhr;
Zw ab 19.06 Uhr, Lgf an 19.51 Uhr; Lgf ab 20.26 Uhr, Fst an 20.40 Uhr, Fst ab 20.45 Uhr (Schlußlok an P 16628); Lgf ab 21.29 Uhr, Zw an 22.15 Uhr (Lok fährt weiter nach Aue und ist 9.08 Uhr wieder in Zw).
Legende: Zw ≙ Zwickau, Lgf ≙ Lengefeld, Aub ≙ Auerbach, Fst ≙ Falkenstein
Ar.

Schmalspurbahn Oschatz—Kemmlitz
Mehr als 7 km neues Gleis und 15 Weichen wurden bisher auf dieser Strecke verlegt. Mit den 1983 vorgesehenen Brücken- und Stützmauerarbeiten werden die Rekonstruktionsarbeiten abgeschlossen. Zum Bestand der Lokeinsatzstelle Mügeln gehören z. Z. 8 Maschinen. Die Wiederaufnahme des Reiseverkehrs ist nicht vorgesehen. Es ist jedoch geplant, ein weiteres Güterzugpaar auf dieser Strecke einzulegen.
Sche.

01 1512 wieder vor D-Zügen
Nach 12jähriger Pause verkehrt vor dem D 641 (montags bis freitags) zwischen Magdeburg und Berlin wieder eine Dampflok. Die 01 1512 ist befristet vor diesem Zug ab 27. September 1982 eingesetzt. Die Maschine fährt gegen 11.30 Uhr ab Berlin-Köpenick den D 1194 Brest—Magdeburg zurück.
M. R.



D 1194 in der Berliner Wuhlheide am 27. September 1982
Foto: M. Reimer, Berlin

Versuchsmodell fertiggestellt
Die Waggonfabrik Stachanow in der UdSSR fertigte kürzlich einen Güterwagen mit einer Tragfähigkeit von 240 t. Dieser aus zwei Teilen bestehende Tiefladewagen kann Güter bis zu einer Höhe von 3,6 m und einer Breite bis zu 20 m fassen. Die Wagenhälften sind mit hydraulischen Vorrichtungen zur Be- und Entladung der Güter ausgerüstet.
P. I.

Reiseverkehr auf der BAM
Am 3. August 1982 ist auf dem Westabschnitt Seweobaikalsk—Kitschera der Reiseverkehr aufgenommen worden. Bald soll er bis zum Bahnhof Nowy Uojan erweitert werden. Die Gesamtlänge des freigegebenen Abschnittes beträgt dann 181 km.
Im Baikal-Tunnel, dem zweitgrößten dieser Bahn, wurden kürzlich die Gleise verlegt. Noch in diesem Jahr soll auch hier der Zugverkehr aufgenommen werden.
I. P.

Helsinki mit Metro
Die Helsinkier Metro ist am 2. August 1982 auf einem 11 km langen Teilabschnitt eröffnet worden. Bis 1987 wird die Strecke um zwei weitere Stationen erweitert.
I. P.

Dampflokbau nach wie vor aktuell
Die chinesische Lokomotivfabrik in Datong baut noch heute 300 Dampflokomotiven im Jahr. Dabei handelt es sich um 1'E-Maschinen der Gattung QJ. Da die VR China über zahlreiche Steinkohlenvorkommen verfügt, besteht gegenwärtig nicht die Absicht, die Produktion dieser 210 t schweren Maschine einzustellen.
Ja.

Magnetbahn auf der „transport '82"
Vom 15. bis 19. Juni 1982 fand in München die „transport 82" statt. Auf dieser eigens für das Transportwesen, die Transportmittelindustrie und die am Umschlag und Verpackung der Transportgüter beteiligten Wirtschaftszweige veranstalteten Messe beteiligten sich 412 Aussteller aus 24 Ländern. Dabei ging es um die unterschiedlichsten Transportvarianten ebenso wie um die Steuerung dieser Prozesse, um die Transportverpackung und das Bilden von Ladeeinheiten, die Umschlagtechnologien und um entsprechende technische Lösungen. Sie betrafen im überwiegenden Maße konventionelle Verkehrssysteme, obwohl auf der „transport '82" der internationalen Fachwelt auch eine 27 m lange Fahrzeugsektion der Magnetbahn „Transrapid" vorgestellt wurde. Im kommenden Jahr sollen auf einer über 20 km langen Versuchsstrecke im Emsland (BRD) die Dauer- und später die Hochgeschwindigkeitsversuche (400 km/h) anlaufen.
Es ist vorgesehen, die erste vollintegrierte Sektion im Februar 1983 anzuliefern. Die ersten Tests mit dem magnetischen Trag- und Führsystem (Schwebegestell) sollen erfolgreich verlaufen sein. Andere System-Komponenten, wie Langstator-Antrieb oder Informatik, befinden sich in der Fertigung. Die spezifischen Merkmale der Magnetbahn, wie hohe Transport- und Verkehrsleistung bei hohen Geschwindigkeiten, Unabhängigkeit von der knappen Primärenergie Erdöl, günstige Trassierungsmöglichkeiten bei geringer Umweltbelastung, können dieses System zu einer sinnvollen Ergänzung vorhandener Verkehrsmittel machen.
H. M.

Günter Meyer, Aue

So war es damals in Jarmen

Auf den Spuren der Inselbahn Jarmen Nord–Schmarsow (Teil 2)

Der Fahrzeugpark

Die Fahrzeuge wurden – bis auf Lok 99 3001 – vollständig von der MPSB übernommen.

Bei der anfänglich eingesetzten führerhauslosen Diesellok muß es sich um die spätere Kö 0405 (O&K 1937/35005) gehandelt haben, die auch 1958 – inzwischen wieder nach Friedland zurückgekehrt – noch kein Führerhaus besaß.

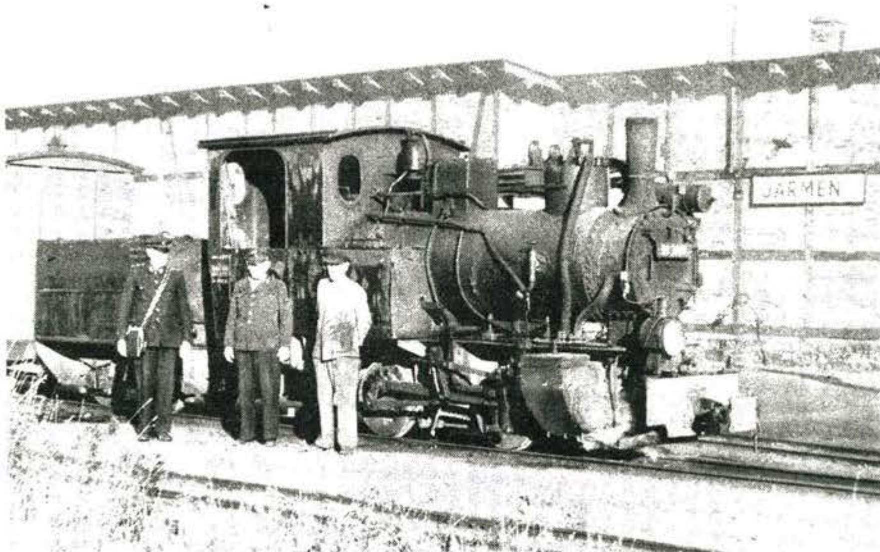
Im August 1949 wurde die Dampflok Nr. 32 (später 99 3651) aus Anklam geholt. Es handelte sich dabei um eine ehemalige Bn2t-Baulok, die von Krauss-Maffei 1940 mit der Fabrik-Nr. 15793 an die Leipziger Baufirma Brangsch geliefert und 1945 in Anklam vorgefunden wurde. Bereits 1956 erfolgte der Verkauf dieser Lok an einen Industriebetrieb.

Anfang 1950 kam als zweite Dampflok aus dem Bestand des damaligen Raw Chemnitz eine weitere Baulok hinzu. Hinter der späteren 99 3001 verbarg sich die ehemalige Werklok der Hütten-A. G. Berlin (Bn2t, Henschel 1924/20452), eine modern anmutende Maschine mit Seitenzugregler und „Boxpok"-Rädern.

Beide Dampfloks erhielten ebenfalls aus MPSB-Beständen zweiachsige Hilfstender für Zusatzwasser. Für den „Fall der Fälle" lagen auf dem Wasserkasten die als Schwalbenschwänze bekannten Aufgleisschuhe stets griffbereit. Die Diesellok ohne Führerhaus wurde bald wieder abgegeben. Für den leichten Dienst außerhalb der Kampagne war dann eine etwas größere, aber ebenfalls zweiachsige, Diesellok mit Führerhaus vorhanden. Anfangs war dies die Kö 0406 (Gmeinder 2571/193?), 1958 jedoch die Kö 0407 (Gmeinder 1939/2727, 35 PS, v_{max} etwa 12 km/h). Für den Reiseverkehr standen ehemalige Fakultativwagen der MPSB zur Verfügung. Dabei handelte es sich um Fahrzeuge, die seinerzeit wahlweise als Personen- oder Güterwagen eingesetzt werden konnten. In Jarmen Nord waren die Wagen 960-205 (ex Nr. 33 der MPSB), 960-206 (ex Nr. 38 der MPSB) und 960–207 (ex Nr. 43 der MPSB) beheimatet. Hinzu kam der Personenwagen 960-201, der 1950 auf den durch Kriegseinwirkungen stark beschädigten MPSB-Fakultativwagen Nr. 42 wieder aufgebaut wurde und zunächst die DR-Nr. 6.008 erhielt. Im Rahmen der laufenden Revisionen wurden diese Fahrzeuge nach und nach mit Stahlverkleidung ausgerüstet. Lediglich der Wagen 960–205 behielt bis auf die entfernten Mitteltüren sein ursprüngliches Aussehen.

Anfänglich war auch der vierachsige Wagen Nr. 7 (DR-Nr. 6.007) hier im Einsatz. Dieser 1896 in der Düsseldorfer Waggonfabrik Weyer für die MPSB gebaute Abteilwagen verfügte weder über eine Beleuchtungseinrichtung noch über eine einsatzfähige Heizung. Er hatte noch die alte Preßkohlenheizung (Phz), für deren Benutzung es jedoch in Jarmen keine Voraussetzungen gab. Als Gepäckwagen fand meist das Fahrzeug 964-108 mit elektrischer Beleuchtung und Ofenheizung aus Friedland Verwendung. Vorhanden waren außerdem drei GG-Wagen mit den Nummern 96-01-32, 96-01-33 und 96-01-81, die zumeist dem Milchverkehr dienten. Neben den vierachsigen offenen Wagen 96-02-52, 96-02-87,

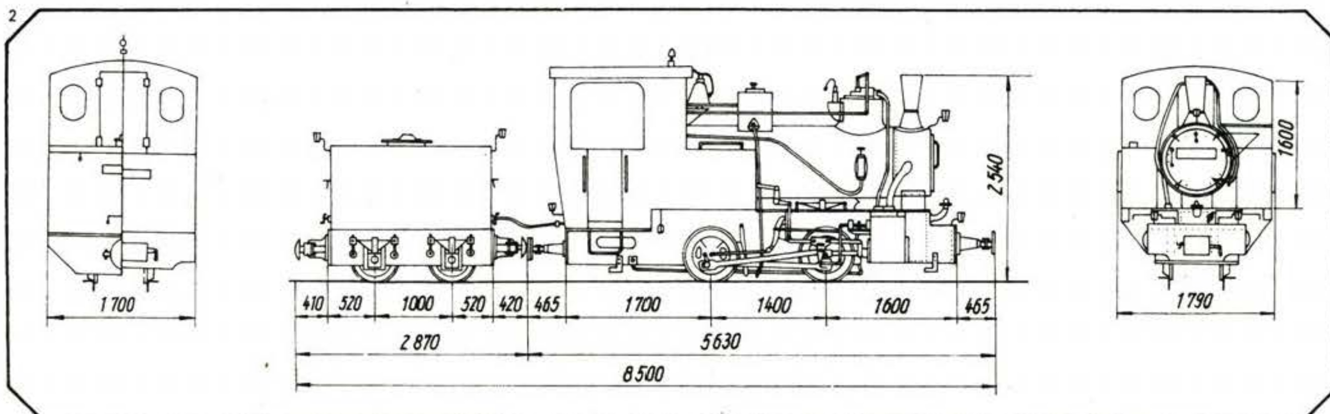
1

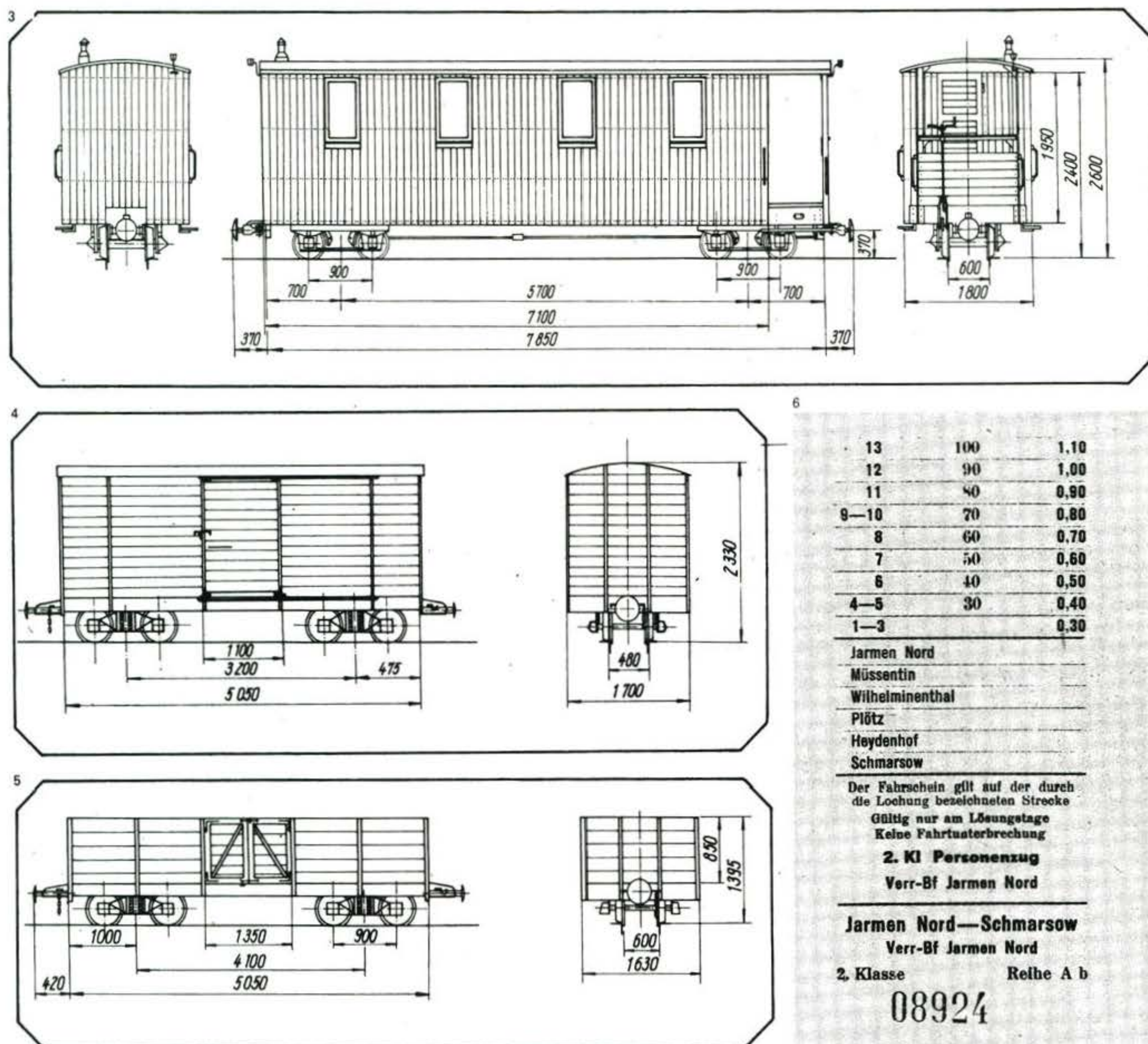


1 Lok 99 3001 am 15. Oktober 1958 in Jarmen Nord mit dem Zugpersonal.

2 Skizze von der Lok 99 3001.

2





13	100	1,10
12	90	1,00
11	80	0,90
9—10	70	0,80
8	60	0,70
7	50	0,60
6	40	0,50
4—5	30	0,40
1—3		0,30

Jarmen Nord
Müssentin
Wilhelminenthal
Plötz
Heydenhof
Schmarsow

Der Fahrschein gilt auf der durch die Lochung bezeichneten Strecke
Gültig nur am Lösungstage
Keine Fahrtunterbrechung
2. Kl Personenzug
Verr-Bf Jarmen Nord

Jarmen Nord—Schmarsow
Verr-Bf Jarmen Nord
2. Klasse Reihe A b
08924

96-02-89, 96-03-06, 96-03-27, 96-03-31, 96-03-42, 96-03-46, 96-03-50, 96-03-51, 96-03-54 und 96-03-63 war in Jarmen auch der zweiachsige Güterwagen 96-06-04 beheimatet, an dessen Stirnwände je nach Bedarf ein Schneepflug angehängt werden konnte.

Der Betriebsdienst

Im Herbst 1958 waren die in Jarmen beginnenden Züge aus Lok, Tender, Güter-, Personen- und Gepäckwagen gebildet. Auf den Unterwegsbahnhöfen wurden fast immer Güterwagen ausrangiert, die letzten zumeist an der Ladestelle Schmarsow. Nachdem hier alle Fahrgäste den Zug verließen, rollte die Lok mit dem leeren Train bis zum außerhalb des Ortes einsam gelegenen Bahnhof Schmarsow. Anfänglich wurde hier aus einem Brunnen Wasser genommen. Genau wie in Jarmen drückte es der Dampf der Lok nach oben. Durch den nun mitgeführten Hilfstender war das nicht mehr nötig. Der leere Tender zockelte am Schluß des Zuges zurück nach Jarmen. Beim Schieben des Tenders hätte sowieso akute Entgleisungsgefahr bestanden. Dann wurden die Schlußsignale auf den letzten Wagen (!) gesteckt, und nun begann die Rückfahrt. Unterwegs sammelte man die Güterwagen wieder ein, sie wurden zwischen Lok und Gepäckwagen eingestellt. Der Zugführer fungierte dabei als Rangierleiter und Weichensteller. Außerdem verkaufte er Fahrkarten und fertigte Gepäck, Stückgut und die Wagenladungen ab. Der Reiseverkehr war besonders während der Rübenkampagne beträchtlich. Der Güterverkehr diente neben der Milchbeförderung zum größten Teil den Rüben- und Schnitzeltransporten. Der gesamte Bahnbetrieb wurde 1958 von etwa 12 Beschäftigten abgewickelt. Darunter befand sich auch eine Frau, die anfänglich sogar als Lokheizer Dienst tat. Sonn- und feiertags ruhte der Betrieb.

3 Aufbauwagen 960-201 (ex 6.008), der 1950 in Friedland auf dem Fahrgestell eines ehemaligen MPSB-Wagens entstand.

4 GGw der Strecke Jarmen—Schmarsow.

5 OOw der Strecke Jarmen—Schmarsow.

6 Derartige Zugführerzettelkarten erhielten die Reisenden auf dieser Strecke vom Zugpersonal.

7 Ebenfalls zum Jarmener Bestand gehörte mehrere Jahre die Kö 0407 (15. Oktober 1958 in Jarmen).

8 Die zeitweilig in Jarmen stationierte Kö 0405 (Oktober 1958 in Friedland).

9 Fakultativwagen 960-205 am 15. Oktober 1958 in Jarmen.

Fotos: Verfasser (4), Repro: Verfasser (1) Skizzen: B. Schröder, Billeben (2), L. Nickel, Berlin (1), W.-D. Machel, Potsdam (1), alle Maßstab 1:87 ($H0_e$)

Die Verbindung mit der großen Welt war das Streckentelefon, das über Schmarsow hinaus bis Siedenbrünzow zur Regelspurstrecke Demmin—Tutow führte. Hier sollte eigentlich ein Spurwechselbahnhof entstehen. Doch dieser Plan wurde nicht mehr verwirklicht. Betriebsstoffe und Expreßgut brachten Lastkraftwagen vom 8 km entfernten Bahnhof Tutow nach Jarmen. Aus diesem Grund fuhren nur während der Rübenkampagne Dampfzüge. Während der übrigen Zeit bewältigten meist die kleinen Dieselloks den Betrieb. Nach Tutow wurden auch die Fahrzeuge geschafft, wenn ein Austausch oder eine Hauptuntersuchung im Raw erforderlich war. Die laufende Unterhaltung von Loks und Wagen erfolgte in der geräumigen Jarmener Werkstatt. Zum Verladen auf die Straßenfahrzeuge diente eine fahrbare Laderampe mit aufmontiertem Gleis.

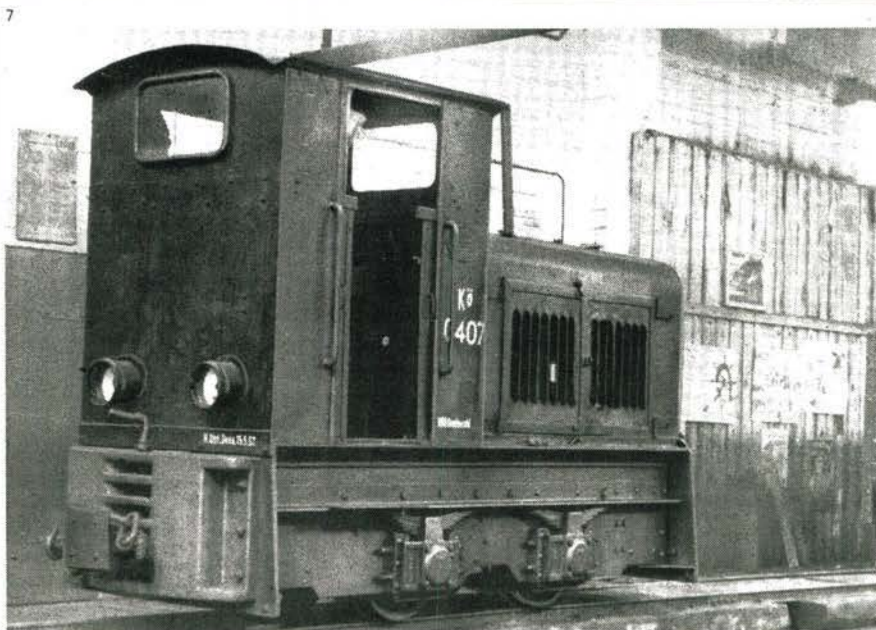
Das Ende

Mit dem Fahrplanwechsel im Herbst 1958 sollte die Bahn stillgelegt werden. Deshalb ist die Strecke im Winterfahrplan 1958/59 nicht mehr enthalten. Der Betrieb mußte aber noch ein wenig länger aufrechterhalten werden. Ab Ende November wurde der Abschnitt Plötz—Schmarsow nicht mehr befahren, am 13. Dezember 1958 fuhr der letzte planmäßige Zug auf der Reststrecke. Der bereits ab November 1958 eingesetzte Abbauzug bestand aus der Kö 0407, den OOw 96-03-06, 96-03-42, GGw 96-01-81 und dem 960-205 als Mannschaftswagen.

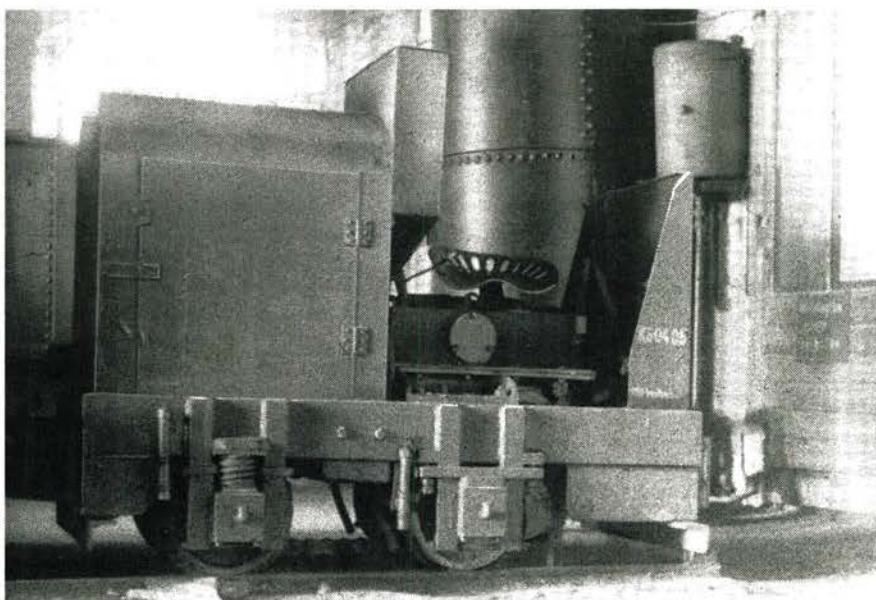
Diese liebenswerte Bahn dürfte wohl die einzige in der DDR gewesen sein, die sich vorbildgerecht ohne größere Abstriche im Modell verwirklichen läßt. Je nach Wunsch können die Freunde der alten oder neuen Traktion zum Zuge kommen. Ein besonderer Vorteil des Handbremsbetriebes ist die Tatsache, daß beim Rangieren das beim Modell so schwierige Trennen und Verbinden der vorbildgerechten Bremsleine bzw. der Luftschläuche entfällt. Die Lichtkupplungen zwischen den Reisezugwagen können ihrem vorgesehenen Zweck dienen, der Personenwagen-Train bleibt ohnehin stets beisammen!

Schade, daß es damals noch keine tragbaren Tonbandgeräte gab. Die Geräuschkulisse dieser Bahn war einmalig. Doch das alles ist unauslöschlich im Gedächtnis gespeichert mit all den Eindrücken und Erinnerungen von meiner Lieblingsbahn und ihren Eisenbahnern. Ein herzlicher Gruß geht nach Jarmen!

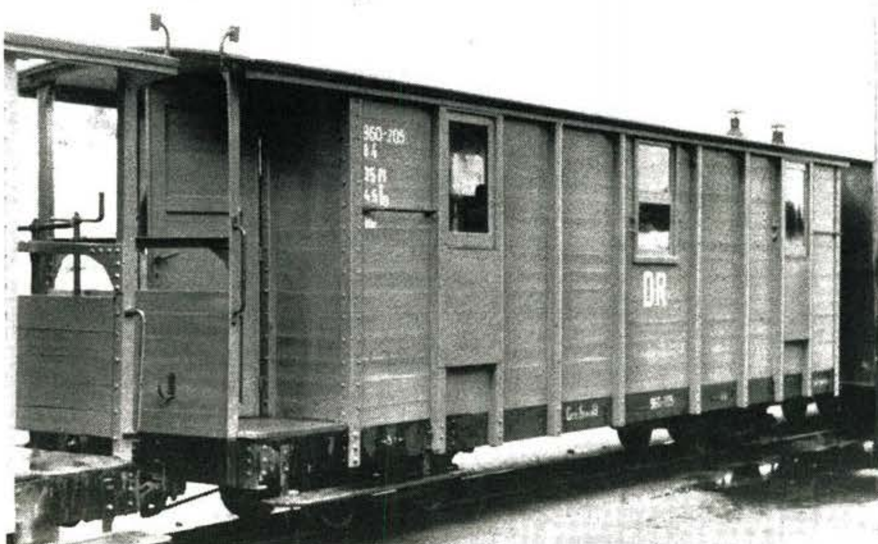
7



8



9



Ein Leben für das Kleinbahnwesen

Gustav Witthöft (1870–1950)

Beschäftigt man sich mit der Kleinbahngeschichte, so ist es nicht immer möglich, Informationen über die Menschen zu erhalten oder zu finden, die sich seinerzeit mit außerordentlich großem Engagement dem Bau und Betrieb solcher Bahnen widmeten. Einer von ihnen war Gustav Witthöft, der 55 Jahre als Eisenbahner maßgeblichen Einfluß auf das Kleinbahnwesen im früheren und heute zu Mecklenburg gehörenden Vorpommern hatte. Noch mit 78 Jahren erklärte er sich bereit, den Aufbau der in unserer Zeitschrift vorgestellten Strecke Jarmen Nord—Schmarsow zu organisieren und zu leiten.
Über 27 Jahre war er auch Direktor der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB), die in diesem Monat 90 Jahre alt geworden wäre. Dies veranlaßt uns, etwas aus dem Leben von Gustav Witthöft zu veröffentlichen, was nur durch Unterstützung seiner heute 83jährigen und in Schwerin lebenden Tochter, Frau Emmili Polzin – heute die älteste Tennis-Trainerin der DDR – möglich wurde.
Gustav Witthöft wurde am 17. August 1870 im schleswig-holsteinschen Karby, Kreis Eckernförde, als Sohn eines Bauern geboren. Nach Beendigung der Schulzeit absolvierte er die Baugewerbeschule. Danach war der junge Baufachmann zunächst in zwei Industriebetrieben als Bauleiter zur Herstellung von Anschluß- und Deichbahnen tätig. Ab April 1895 arbeitete er dann bei dem damals weit über die Grenzen des Deutschen Reiches bekannt gewordenen Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmen Lenz & Co. In der Bauabteilung Altona war Witthöft maßgeblich an der Projektierung und Bauausführung mehrerer Kleinbahnen beteiligt, wie u. a. Oldenburg–Heiligenhafen und der Bleckeder Kreisbahnen. Seine exakte Arbeit veranlaßte Lenz, ihn ab August 1898 als Bauleiter bei der im Entstehen begriffenen Kleinbahn Greifswald-Wolgast einzusetzen. Ab Mai 1899 übernahm er die Leitung der Lenz unterstellten „Pommerschen Betriebsdirektion Stettin". Anfang April 1904 ging Witthöft für einige Zeit im Auftrag der Firmenleitung in die damalige Kolonie Deutsch-Südwestafrika (heute Namibia), um bei den von Lenz & Co zu bauenden Eisenbahnen mitzuwirken. Nachdem Lenz 1909 vertragsgemäß die Betriebsführung auf den Pommernbahnen abgab, wurde Witthöft Betriebsdirektor der neu eingerichteten Kleinbahnabteilung des Provinzialverbandes von Pommern im damaligen Stettin.



Gustav Witthöft im Jahre 1925

Der im Jahre 1919 gegründeten „Vereinigung vorpommerscher Kleinbahnen" oblag nun die weitere Betriebsführung auf 8 Kleinbahnen. Die Aufsichtsratsmitglieder dieser Bahnen wählten Witthöft zum Geschäftsführer der Gesellschaft. Und das geschah nicht ohne Grund! Durch den ersten Weltkrieg waren auch die Finanzen dieser Bahnen total zerrüttet. Mit einer beneidenswerten Hartnäckigkeit und Initiative gelang es ihm schließlich, die in roten Zahlen stehenden Kleinbahn-Betriebe in den Krisenjahren über Wasser zu halten.
Aber auch die während der galoppierenden Geldentwertung für die Rügenschen Kleinbahnen geschaffene eigene „Währungseinheit", die den gleichen Wert wie ein Zentner Roggen besaß, ist ein Verdienst von Gustav Witthöft. Mit dieser wertbeständigen Frachteinnahme wurden die Ausgaben des Unternehmens praktisch finanziert und die Stillegung dieser Bahnen, zu denen auch der noch heute betriebene „Rasende Roland" gehört, verhindert. Die in diesem Zusammenhang ausgegebenen Gutscheine glich man übrigens nach der Währungsreform im November 1923 exakt aus.
Witthöft zeigte gerade in diesen Jahren, daß er nicht nur ein erstklassiger Bauingenieur, sondern auch ein außerordentlich guter Ökonom war. 1922 wurde er zusätzlich nebenamtlich oberster Betriebsleiter der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB). Auch hier hatten Kriegsauswirkungen, Inflation und aufkommender Kraftverkehr bei der bis dahin in Fachkreisen durch eine einmalige „geschäftliche Rührigkeit" bekannten Bahn den Schuldenberg immer höher werden lassen. Das wirtschaftlich in eine Sackgasse geratene Unternehmen rettete Witthöft kurz vor der Liquidation. Durch umfangreiche Sanierungsmaßnahmen gelang es Witthöft, innerhalb weniger Monate den Betrieb wieder anzukurbeln. Nach der Machtübernahme der Faschisten mußte dieser überall angesehene Mann die Stellung als Generaldirektor von 8 Kleinbahnen aufgeben, da er aufgrund seiner politischen Einstellung nicht gewillt war, Mitglied der faschistischen Partei zu werden. Nun wurde er hauptamtlich Direktor der durch den Staat kaum beeinflußten MPSB.
Nach dem zweiten Weltkrieg wurde Gustav Witthöft durch die inzwischen gegründete Landesverwaltung in Schwerin 1946 zum Direktor der „Betriebsdirektion Friedland der Eisenbahnen des Landes Mecklenburg" ernannt und außerdem zum Hilfsreferenten der Landesverwaltung für Verkehr berufen. Ihm oblag es nun, die für Reparationszwecke an die UdSSR u. a. abgebaute MPSB-Strecke Friedland—Ferdinandshof wieder herzustellen.
Wie 50 Jahre zuvor, überprüfte der inzwischen 76jährige Bau- und Betriebsleiter das Anheizen der Baulokomotiven, pflegte engen Kontakt zu seinen Mitarbeitern und stand ihnen mit Rat und Tat zur Seite. Am 1. April 1949 wurde Gustav Witthöft Leiter des Nebenamtes Friedland der Deutschen Reichsbahn. Von hier aus leitete er auch den Wiederaufbau der von 1949 bis 1958 betriebenen Schmalspurbahn Jarmen Nord—Schmarsow.
Für seine hervorragende Arbeit erhielt Witthöft im September 1949 eine Auszeichnung als Aktivist. Mit dem 31. Dezember schied er offiziell aus dem aktiven Reichsbahndienst aus. Doch auch 1950 arbeitete der nunmehr 80jährige Mann noch an einigen Tagen in der Woche auf Wunsch der Rbd Greifswald in Friedland. Am 28. Februar 1950 verstarb er in Stralsund.

Wolf-Dietger Machel

Währungseinheit bei den Rügenschen Kleinbahnen aus der Inflationszeit. Die Grafik entwarf seine Tochter. Durch diese „Geldform" wurde u. a. die heute als „Rasender Roland" bekannte Bahn vor der Stillegung um 1921 gerettet.

Repros: Sammlung Verfasser



Gerhard Zeitz, Berlin

125 Jahre Frankfurt (Oder)—Kietz

Am 12. Oktober 1982 bestand die Strecke Frankfurt (Oder)—Kietz 125 Jahre. Die heutige 31 km lange Trasse gehörte zu einem bedeutenden Teilstück des damaligen Streckennetzes der KPEV. Im östlichsten Teil unserer Republik, parallel zur Oder und der Grenze zur VR Polen gelegen, hat sie gegenwärtig zwar nicht mehr den Charakter einer Durchgangsstrecke wie beispielsweise zwischen 1857 und 1867. Dennoch dient diese Strecke nach wie vor dem Transitgüterverkehr. Der Reiseverkehr ist derzeit unbedeutend.

Zur Vorgeschichte

Betrachtet man das deutsche Eisenbahnnetz aus dem Jahre 1845, so fällt schon zu jener Zeit auf, daß fünf Bahnlinien sternförmig von der Residenzstadt Berlin in fast alle Richtungen führten. Nur das östlich von Berlin gelegene Gebiet wurde bis dahin noch nicht von einer Eisenbahn erschlossen. Nach Nordosten führte seit Juli 1842 die Berlin–Stettiner Eisenbahn und nach Südosten die Strecke Berlin—Frankfurt (Oder)—Breslau (Wrocław). Bis Frankfurt (Oder) am 23. Oktober 1842 in Betrieb genommen, gehörte sie ab 27. Juni 1845 zur „Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn" (N. M. E.). Nur das zwischen den beiden Fernstrecken liegende Oderbruch und Wartheland blieb noch Jahre danach durch eine Eisenbahn unberührt.
Ausgehend von der Tatsache, daß die weiten Ostprovinzen des alten preußischen Königreiches recht dünn besiedelt waren und auch wenig Handelsmöglichkeiten boten, war es nicht verwunderlich, daß sich kein Unternehmer bereit erklärte, hier den Bahnbau zu fördern.

Als Staatsbahn entstanden

Bourgeoisie und Junkertum zeigten aber schon allein aus militärischen Gründen ein großes Interesse am Bahnbau von Berlin nach Schneidemühl (Piła). Also mußte der Staat helfend eingreifen. Der 27. Juli 1851 ist die Geburtsstunde für eine der ersten und 145,4 km langen deutschen Bahn im reinen Staatsbetrieb, die von Bromberg (Bydgoszcz) über Schneidemühl (Piła) nach Kreuz (Krzyż) führte. Sie galt als Vorläufer der späteren und weit bekannten Königlich-Preußischen Ostbahn. Das ferne Ziel aber hieß Königsberg (Kaliningrad), das von Berlin auf kürzestem Wege erreicht werden sollte. Als Ausgangspunkt wählte man Frankfurt (Oder), da von hier aus Berlin bereits durch die N. M. E. erreichbar war. In diesem Zusammenhang muß der Vollständigkeit halber erwähnt werden, daß in jenen Jahren schon die Posen–Stargarder Eisenbahn existierte. Diese Strecke berührte u. a. auch das Dorf Lukatz, in dessen Nähe ein Kreuzungspunkt entstand, den man fortab „Kreuz" nannte. Diesen Namen trägt der buchstäblich auf freiem Feld entstandene Bahnhof bis zum heutigen Tag (polnisch Krzyż).
Kreuz (Krzyż) war auch Ausgangspunkt der Jubiläumsstrecke. 1847 wurde in Kreuz (Krzyż) und Frankfurt (Oder) gleichzeitig mit dem Bahnbau begonnen.
Nach vierjähriger Bauzeit fand am 12. Oktober 1857 die Eröffnung statt. Am gleichen Tage erfolgte, 270 km weiter entfernt, die Einweihung der 1057 m langen Weichselbrücke bei Dirschau (Tczew), die damals das längste Bauwerk dieser Art bei den deutschen Eisenbahnen war. Einem durchgehenden Zugverkehr vom Schlesischen Bahnhof in Berlin nach Königsberg (Kaliningrad) stand somit nichts mehr im Wege. Zwar war diese Verbindung über Fürstenwalde—Frankfurt (Oder) (hier mußten die Loks umsetzen)—Cüstrin (Kostrzyn)—Schneidemühl (Piła)—Bromberg (Bydgoszcz) mit immerhin 657,2 km nicht die kürzeste bis in das damalige Ostpreußen.

Weitere Bahnen werden Staatseigentum

Um 1880 setzte in Preußen die große Verstaatlichungswelle ein und wurde mit zahlreichen Neugründungen von „Königlichen Eisenbahndirektionen" (KED) fortgesetzt. Die am 1. Februar 1880 gebildete KED Bromberg (Bydgoszcz) behielt fast das gesamte Streckennetz der „Ostbahn" in ihrem Verwaltungsbereich. Eine Ausnahme bildete lediglich die Strecke Frankfurt (Oder)—Kietz, die ab 1881 der KED Berlin unterstellt worden war. Die Betriebswerkstätte Frankfurt (heute Bw Frankfurt [Oder] Pbf) gehörte jedoch zur KED Posen (Poznań).
Mit der 1895 durchgeführten Neuordnung der Direktionsbezirke wurden die bis dahin nicht exakt umrissenen KED-Grenzen fest nach territorialen Gesichtspunkten neu geordnet. Ihre Zugehörigkeit richtete sich von nun ab jeweils nach den von den Direktionen übernommenen Bahnlinien, so daß Überschneidungen sehr häufig vorkamen, wie u. a. bis 1931 in Stendal oder bis 1934 im Großraum Leipzig. Im besagten Jahr kam der Abschnitt Frankfurt—Kietz wieder zur KED Bromberg (Bydgoszcz), und so blieb es bis 1918. Ab 10. Januar 1920 übernahm durch die nach dem ersten Weltkrieg veränderte östliche Reichsgrenze neugegründete ED/RBD Osten mit dem Sitz in Frankfurt (Oder) die verbliebenen westlichen Bereiche der aufgelösten Direktionen Bromberg (Bydgoszcz) und Posen (Poznań).

Bahnanlagen und Verkehrsaufkommen

Um 1860 existierten folgende Bahnhöfe und Haltestellen: Frankfurt (Oder), Grube Vaterland, Lebus, Podelzig, Reitwein, Cüstrin-Kietz, Cüstrin und Cüstrin Vorstadt, ab 1876 Cüstrin (Neustadt) Hbf. Letzterer ist auch heute noch ein Turmbahnhof, der oben das Streckenbündel von Frankfurt (Oder), Landsberg (Gorzów) und Arnswalde (Choszczno) aufnimmt. Der rechtwinklig dazu liegende untere Teil des Bahnhofes gehört zur Strecke Stettin (Szczecin)—Reppen (Rzepin).
Zumindest ist aber die Tatsache bedeutungsvoll, daß vor mehr als 100 Jahren auf der Strecke Frankfurt (Oder)—Kietz Fernschnellzüge verkehrten, die damals als Kurierzüge bezeichnet wurden. Erst später, ab 1. Oktober 1867 bzw. 15. November 1871, konnte der durchgehende Reiseverkehr vom alten Berliner Ostbahnhof (etwa in Höhe des heutigen Heizkraftwerkes Friedrichshain) über Strausberg und Werbig bis zum Trennungsbahnhof Cüstrin-Kietz, von dort weiter über die alte Stammstrecke bis Schneidemühl (Pita) aufgenommen werden. Von hier fuhren dann die Schnellzüge in nordöstlicher Richtung über Flatow (Złotow)—Konitz (Chojnice) nach Königsberg (Kaliningrad).
Mit Durchführung der Zugläufe über Müncheberg—Werbig verlor nach 1867 die Strecke Frankfurt (Oder)—Kietz ihre vorrangige Bedeutung. Dies ist auch der Grund, weshalb sie nie zweigleisig ausgebaut wurde. Von 1870 bis 1924 fuhren hier auch keine Schnellzüge mehr. Erst danach stieg die Bedeutung dieser Bahn wieder. So rollten der D 135 Stettin (Szczecin)—

Cüstrin (Kostrzyn)—Frankfurt (Oder)—Breslau (Wrocław), der D 137 Stettin (Szczecin)—Cüstrin (Kostrzyn)—Frankfurt (Oder)—Guben—Kohlfurt (Węgliniec)—Hirschberg (Jelenia Gora), der D 178 und der E 978 in Richtung Frankfurt—Cottbus—Dresden, sowie deren Gegenzüge über die ansonsten recht stille Oderbruchstrecke. Meist war vor diesen Zügen eine P 8 zu sehen. Eine Ausnahme bildete das Zugpaar D 177/178, vor dem sich in den Jahren 1932 bis 1936 eine Lok der BR 18 (18 001–18 010) des Bw Dresden Altstadt befand.

Ab Sommerfahrplan 1936 verkehrten auf dem Abschnitt 12 Reisezugpaare. Eine Personenzugleistung übernahm ein Doppelspeichertriebwagen der Bauart Wittfeld, von denen eine größere Anzahl seit 1911 im Bw Cüstrin-Neustadt (Kostrzyn) beheimatet waren. Mit einem Platzangebot von 80 Sitzplätzen in der 3. und 4. Wagenklasse (bis 1927) und einem Aktionsradius von 90 bis 100 km waren sie auf Strecken mit geringerem Verkehrsaufkommen sehr wirtschaftlich. Die Fahrzeuge fuhren vorwiegend nach Frankfurt (Oder) sowie auf der Nebenbahn nach Soldin (Myśliborz) und sogar bis Arnswalde (Choszczno). Ihr Einsatz erfolgte noch bis 1942.

Auch der zweite Weltkrieg ging an der Strecke Frankfurt (Oder)—Kietz nicht spurlos vorüber. Durch umfangreiche Truppenbewegungen wurde der öffentliche Reisezugverkehr auf dieser Strecke stark eingeschränkt. 1941 fuhren noch acht Personenzugpaare. Gegen Ende des Krieges gewann die Strecke noch weiter an Bedeutung und bot eine günstige Ausweichmöglichkeit für viele Militär- und Verwundetentransporte, da die Strecke Frankfurt—Berlin im zunehmenden Maße Angriffsziel der Amerikaner und Briten wurde. Umstritten ist die Planung und der Bau der sogenannten „Berliner Kurve" kurz vor dem Bahnhof Kietz in Richtung Gorgast. Ob diese noch vor Kriegsende fertiggestellt wurde, ist bisher nicht bekannt.

Während der letzten Kriegstage wurde die Strecke stark zerstört. Auch der Frankfurter Verschiebebahnhof wurde zum größten Teil eingeebnet und als Feldflugplatz zweckentfremdet genutzt. Als die Rote Armee Mitte Januar 1945 zur Großoffensive antrat, leisteten ganze Wehrmachtsdivisionen starken Widerstand im Schutze des teilweise recht hohen Bahndammes und der dort abgestellten Güterzüge und Schadlokomotiven.

Die weitere Entwicklung bis zur Gegenwart

Der Zustand im Mai 1945 bot, wie überall im Lande, ein Bild des Grauens. Die gesamte Strecke war von umgestürzten und ausgebrannten Wagen, gesprengten Lokomotiven, meist französischer und polnischer Herkunft, und ausgeglühten deutschen Panzern übersät. Damals war es überhaupt fraglich, ob die Strecke jemals wieder in Betrieb genommen werden konnte. Für die Versorgungs- und Nachschubzüge der sowjetischen Truppen in Richtung Berlin waren die beiden Parallelstrecken ausreichend, zumal die Trasse Kietz—Berlin anfangs noch zweigleisig betrieben wurde. Erst im Sommer 1947 war die Trasse zwischen Frankfurt (Oder) und Kietz geräumt und behelfsmäßig wieder soweit hergerichtet, daß vereinzelt Kolonnenzüge über diesen Abschnitt verkehren konnten.

Selbst heute hat die Jubiläumsstrecke nicht mehr die einstige Bedeutung. Ihre ganz große Zeit war vor nunmehr 115 Jahren abgelaufen, als das eigentliche Eisenbahnzeitalter erst richtig begann.

Immerhin war diese Bahn in den ersten zehn Jahren ihres Bestehens ein bedeutendes Bindeglied des europäischen Durchgangsverkehrs von Frankreich bzw. Belgien bis zur östlichen Grenzstation Eydtkuhnen und weiter nach Petersburg. Wer erinnert sich heute noch daran?

Über diese alte Trasse rollen jetzt moderne Lokomotiven vor Güterzügen des Transitverkehrs mit wertvoller Fracht. Genaugenommen ist diese Strecke erst in den letzten 35 Jahren zum völkerverbindenden Mittler geworden, ein kleines Rädchen im Getriebe unseres sozialistischen Wirtschaftsgefüges.

Quellennachweis

/1/ Kobschätzky: Streckenatlas der Deutschen Eisenbahnen 1835 bis 1892

/2/ Pierson, K.: Reisenotizen aus der Neumark

/3/ Zeitz, G.: 100 Jahre Vbf Bln-Rummelsburg (unveröffentlichtes Manuskript)

/4/ Mündliche Überlieferungen älterer Lokomotivführer

Museumsgüterwagen „Magdeburg 13685"



Am 27. Mai 1982 wurde von den Werktätigen des Raw Magdeburg ein bedeckter Güterwagen (heute G-Wagen) als Museumsfahrzeug dem Verkehrsmuseum Dresden übergeben. Der Wagen dient einerseits als Ausstellungsobjekt des Verkehrsmuseums und zum anderen Hilfsmitteltransporten für Ausstellungen.

Der Güterwagen wurde 1905 von der „Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau" nach den damals gültigen „Preußischen Normalien" gebaut. Bei der damaligen KPEV war diese Wagengattung weit verbreitet, so daß dieses Museumsfahrzeug ein kompetenter Vertreter seiner Zeit ist. Von 1950 bis 1978 diente das Fahrzeug als Werkstattwagen einer Bahnmeisterei. Nach alten Zeichnungen begann in Magdeburg das Herrichten des Wagens, da nach dem über 70jährigen Betriebseinsatz Umbauten und andere Änderungen beseitigt werden mußten. Beschriftung und Anstrich entsprechen der 1914 herausgegebenen KPEV-Richtlinie. Erstmalig war der Wagen auf der Erfurter Fahrzeugschau im Juni 1982 in der Öffentlichkeit zu sehen.
Kw.

Foto: K.-D. Kroschwald, Dessau

Jochen Kretschmann, Berlin

„Feuer—Wasser—Kohle"

01-Reko

Als die erste Reko 01 bei uns auftauchte, wurde sie mißtrauisch betrachtet. Die spitze Rauchkammertür war für uns ungewohnt, und die „Fledermausohren" sahen wir auch nicht als die eleganteste Lösung an. Fast einhundertfünfzig Jahre hatten ja preußische Lokomotiven die gekümpelte Rauchkammertür. In den ersten Nachkriegsjahren wurde sie zwar durch eine Flachplatte ersetzt, die später, zur Stabilisierung, einen Ring und Streben aus Bandstahl erhielt. Aber das war im Prinzip nur eine Übergangslösung. Schon die ersten Maschinen, die bei Lowa „Karl-Marx" in Babelsberg ein „G" – sprich Gesundungsprogramm – erhielten, bekamen wieder eine normale Rauchkammertür. Als nun die „Reko" auftauchte, hatte sie ihren Beinamen bereits weg. „Spitzmaus"! Wer waren nun die Konstruktionsväter dieser Spitzmaus, eine Frage die heute schon gar nicht von den Kennern so einfach beantwortet werden kann. Erinnern wir uns: Weit unten in unserem Land, an der Werra, liegt Meiningen, und dort waren die „Lokomotivdoktoren" zu Hause. Ihr Können bewiesen sie mit der Rekonstruktion der 39er, der 03, der 41er und, sie krönten es mit der Reko 01. Es war die alte 01 und doch zugleich eine neue, die da aufs Gleis gestellt wurde. Zwar gab es in den Anfängen Ärger mit den Boxpok-Rädern, und auch die Befestigung der Hauptluftbehälter rechts und links in Fahrtrichtung unter dem Umlauf erwies sich als unzureichend, doch nachdem diese „Kinderkrankheiten" behoben worden waren, war aus der alten 01 eine leistungsfähige moderne Dampflokomotive geworden.
Mit der Zusammenlegung der Bw Lichtenberg, Rummelsburg und Ostbahnhof erhielten auch wir eine „Reko": die 01 1515. Wie konnte es anders sein, die „Neuen" bekamen eine außerplanmäßige, eine „wilde" Lokomotive. Neugierig nahmen wir von ihr Besitz – ein neues „zu Hause". Ungewohnt war die hohe „Laube" – der Führerstand, bei dem man eine Stufe mehr klettern mußte, um hineinzugelangen. Oben angekommen hatte man den Eindruck, daß der mächtige Stehkessel alles erdrücken würde. Kaum war noch Platz für Steuerung und Strahlpumpe. Die Frontscheiben besaßen zwar rotierende Klarsichtscheiben, aber auch noch die zusätzlichen „Fernsehkästen" davor. Diese Fenster zu putzen, war eine Angelegenheit für sich...
Nach einem halben Jahr waren wir richtige „Reko-Spezialisten". Wir kannten ihre starken und schwachen Seiten. Die Meininger Doktoren taten das ihre, um uns die Arbeit zu erleichtern, erfüllten auch manchen Sonderwunsch, der sich aus unserer Praxiserfahrung ergab, ohne gleichzeitig nach einem „Antrag auf Bauartänderung" zu fragen. Wir kamen bestens aus mit den Kollegen dort „hinter dem Wald". Gewiß, zuerst sind sie etwas verschlossen und zurückhaltend. Wenn sie einen aber akzeptieren, als einen der „Ihren" anerkannt haben, teilen sie das Letzte. In den vielen Jahren, in denen ich mitunter recht traurige „Gefährte" nach Meiningen bringen mußte, fiel zwischen uns kein böses Wort. Meiningen, das zählt zu den guten Erinnerungen meines Lokführerdaseins.
Ein unbedingt erwähnenswertes Kapitel ist für rostgefeuerte Rekos die Strecke Dresden–Berlin. Was dort von den Lokomotiven verlangt wurde, ist der Überlieferung wert.
Sei es drum! Der D 1278, „Warnow-Express", benötigte eine Stunde und 58 Minuten von Dresden Hbf bis Berlin-Lichtenberg, der Städteschnellverkehr von Berlin Ostbahnhof nach Dresden Hbf 2 Stunden, 2 Minuten... Etwas ruhiger ging es da allerdings mit den Zugpaaren D 51/52 „Meridian" von Malmö nach Beograd zu. Verspätungen waren bei ihm leider keine Seltenheit. Am Vorabend des Weihnachtsfestes erwischte es uns. D 52. Wie üblich, waren wir planmäßig Lz von Lichtenberg nach Ostbahnhof gefahren. Dort



Lok 01 1515 im Jahre 1973

warteten wir, priemten, putzten, verpaßten unserer 1515 den letzten Schliff. Von der Dispatcherleitung erhielten wir die Mitteilung: der D 52 hat 17 Wagen, 720 Tonnen. „Vorspann", forderte ich kategorisch. Es war erst eine Weile Ruhe im Telefon, dann meinte der Dispatcher, daß er aus betrieblichen Gründen unsere berechtigte Forderung nicht erfüllen könne. „Meister, fahre so wie du kannst." Ein Auftrag, vergleichbar mit einem „Blankoscheck". Der Ostbahnhof war selbstverständlich zu klein für diesen Zug. Mit Hängen und Würgen gelangten wir an die Zugspitze. Bremsprobe, Abfahrauftrag! Noch in den Ausfahrweichen die Frage meines Mitarbeiters: „Haben wir überhaupt alles dran?" Es ging tatsächlich für diese Last etwas zu leicht. Ich sah zurück, eine schier endlose Wagenschlange. Offensichtlich fehlte keiner. Und es lief! Hinter Schönefeld wehten uns die ersten Flocken entgegen; an

der Autobahnbrücke bei Rangsdorf waren sie bereits fingernagelgroß und in Baruth sah man nur noch durch einen fast undurchdringlichen weißen Schleier. Dazu ein ekelhafter Wind... Er trieb den Schnee zu Wehen zusammen, und wenn die Bahnräumer in sie hineinstießen, überschütteten sie uns mit einer nassen, weißen stiebenden Wolke.

Längst waren die Frontscheiben zugeweht, sahen wir beide aus wie die Polarforscher. In den Tenderecken staute sich der Schnee.

Doberlug. Ein Blick auf Uhr oder Fahrplan wäre reine Hochstapelei gewesen. Aber selbst die muffligsten Reisenden sagen bei solchem Wetter kein Wort. Weiter. Wie immer steht auch bei diesem Schneetreiben der Wärter an der Waldschranke vor Rückersdorf draußen und gibt uns sein Zeichen; es sind nicht gerade immer die jüngsten Kollegen, die auf diesen Dienstposten ihre Pflicht tun. Zwei Finger am Mützenschirm, ein Dank, der verstanden wurde.

Hohenleipisch, Elsterwerda, doch in Großenhain kommt das „Aus". „Die Strecke ist zu! Eine Stunde kann es dauern..." Eine Stunde; ein Blick auf den Wahrsager des Tenderschwimmers...

So lange macht unser Wasser nicht mit, aber Großenhain hat einen Wasserkran. Seinem Auslegerdurchmesser nach, reicht er höchstens für eine T3 oder T9 – doch wichtig ist, daß es Wasser gibt!

Während sich unsere 1515 den „Bauch vollschlägt" greifen auch wir zur Kaffeeflasche. Leider war die Isolierung der Rekokessel so gekonnt ausgeführt, daß selbst der Kaffee an seiner Wandung kalt wurde. Die Kollegen des Mitropa-Fahrbetriebes halfen uns. Ein Kännchen „Personalkaffee" machte uns wieder topfit. Als wir auf dem Dresdner Hauptbahnhof ankamen, hatten wir 90 Minuten. Vor unserer Maschine eine „Bugwelle" aus Schnee. Wenig später runter nach „Altstadt" ins Bw. Wir luden unsere vier Greifer Kohle, schlackten aus – und dann kam endlich von der „Scheibe" das erlösende Kommando: „Nei mit eich – ins Haus!". Da standen wir nun, durchfroren und naß bis an die Haarwurzeln. Die Schuppenwärme ließ Schnee und Eis vom Triebwerk und Steuerung klatschend herunterfallen. Und langsam in der Wärme kehrten auch unsere Lebensgeister zurück. Der Gedanke an die Altstädter Kantine, an vorzügliche Wurst- und Kuchensorten und einen noch besseren Kaffee machte uns zunehmend munterer. Der Uhrzeiger aber ermahnte uns, daß wir schon vor zehn Minuten zu unserem „Container" nach Berlin-Frankfurter Allee hätten raus sein müssen. Ein kurzes Gespräch mit dem Lokleiter. Wir wären gerade in den Schuppen gekommen, müßten aber schon längst wieder raus sein – ob er da nicht eine Möglichkeit sehe?

Es gibt ja viele Witze über die angebliche Unverträglichkeit zwischen Berlinern und Sachsen. Nichts von alledem in unserem Verhältnis zu den Dresdner Kollegen. Unsere Erlebnisse sind mit dem Begriff Zusammenarbeit nur sehr unzureichend charakterisiert. Die meisten Berliner Personale ließen ihre Schieber und Stangenlager in Dresden Altstadt aufarbeiten, weil dort ein „Dampfer" noch als Lokomotive gewertet wurde. Doch das nur nebenbei!

Besagter Lokleiter von Altstadt sah uns an, fragte, ob wir mit unseren Nasen Koks geklopft hätten, wartete keine Antwort ab und entschied: „Jetzt geht Ihr erscht mal was essen, dann seht ihr die Lokomotive nach, ob noch alles dran is was ran gehört – und dann setzt ihr euch beide noch schön zwei Stunden in die Ecke, macht „einen um" – und fahrt dann für uns den „Balt-Orient" – Eiverstande?"

Waren wir natürlich, bekräftigten, daß alles seinen Gang gehe – und dann „zauberte" der Lokleiter, wie wohl täglich in jedem Bw...

Ich weiß heute nicht mehr, wieviel Stunden später wir bei diesem Hundewetter mit dem „Balt-Orient" in Berlin ankamen. Der planmäßige Lokumlauf war zum Teufel – aber wir hatten die Reisenden sicher ans Ziel gebracht.

Eine Episode aus zahlreichen Erinnerungen an die Reko 01. Es sind vor allem gute Erinnerungen. Natürlich weiß jeder vom Fach, daß beim Umbau immer die Gefahr besteht, daß man für manche Verbesserung auch Nachteile in Kauf nehmen muß. Die größere Höhe von 50 mm über Kesselmitte z. B. quittierte die Lokomotive mit stärkeren Wankerscheinungen, und die losen Umlaufschrauben, an die man ohne Tritt gar nicht herankam, waren ein Problem für sich. Kesselmäßig aber war die 01^5 der „große Wurf". Mochte die Schlacke aus der Feuertür herausfallen, die „Eisenbahn" kochte immer.

Vor knapp einem Jahr traf ich sie wieder, die 01 1515: im Raw Meiningen. Nackt, ohne Zylinderblöcke – mit einem Flansch an den Einströmröhren „Heizlok Raw Meiningen" vermerkte ein Schild an ihrem Kessel. Ich weiß, auch bei der Deutschen Reichsbahn geht die Zeit der Dampflokomotiven unaufhaltsam und unwiderruflich ihrem Ende zu. Und ich weiß auch, daß das sein muß. Wer aber will es einem Lokführer verdenken, trifft er seine Maschine, mit der er 10 Jahre gefahren ist, als Heizlok wieder, daß er mit etwas Wehmut seinen Erinnerungen nachhängt...



Lok 01 1516 bei Großenhain. Der Kessel dieser Lok zerknallte am 27. November 1977 im Bahnhof Bitterfeld.

Fotos: D. Bäzold, Leipzig (1), W. Albrecht, Oschatz (1)

Werner Drescher (DMV), Jena

Die Baureihe 01 im Bw Saalfeld

Mit dem Ausscheiden der im Bw Saalfeld stationierten Lokomotiven der Baureihe 01 ist Anfang dieses Jahres ein weiteres Stück Dampflokgeschichte der DR beendet worden. Aus diesem Anlaß soll der folgende Beitrag einen Überblick über den dortigen Einsatz dieser Maschinen geben. Eine weitere derartige Veröffentlichung über die Baureihe 44 ist in Vorbereitung.
Im Bw Saalfeld waren in den letzten Jahren fast alle zum Bestand der DR gehörenden Lokomotiven der BR 01 konzentriert. Dabei handelte es sich überwiegend um die ölgefeuerten Maschinen. Der Einsatz einiger rostgefeuerter 01er erreichte im Bw Saalfeld nie diese Bedeutung.

Schon im Mai 1939 kamen die 01 025, 01 027 und 01 028 nach Saalfeld. Sie waren bis etwa 1942 im Einsatz und beförderten abschnittsweise die Schnellzüge Berlin-München und zurück, die in Saalfeld aufgrund des hier seinerzeit endenden elektrischen Betriebes aus Richtung München umgespannt werden mußten. Für die folgenden Jahre ist kein Nachweis für den Einsatz dieser BR im Bw Saalfeld vorhanden. Erst mit Beginn des Winterfahrplan-Abschnittes 1967/68 wurden die Erfurter 01 526 und 01 529—01 535 vorübergehend nach Saalfeld umgesetzt. Die Beförderung der Schnellzüge 127/128 und 129/130 von Probstzella nach Berlin Friedrichstraße und zurück übernahmen bis zu diesem Zeitpunkt Lokomotiven vom Bw Erfurt P.
Von nun an erhielt das Bw Saalfeld diese Leistungen. Bereits ab Mai 1968 wurden aber die gleichen Züge zwischen Probstzella und Camburg mit Lokomotiven der BR 22 gefahren. Die genannten Loks kehrten mit Ausnahme der zum gleichen Zeitpunkt an das Bw Wittenberge abgegebenen Lok 01 535 nach Erfurt zurück. Die 01 0507 war vom 8. bis 21. März 1972 im Bw Saalfeld beheimatet. Während dieser Zeit beförderte sie die Messesonderzüge von Saalfeld nach Leipzig und zurück.

Tabelle 1

Durchschnittliche Anzahl der täglich eingesetzten Lokomotiven

	BR 41	BR 01.0
6.73	8	2
1.74	8	3
6.74	6	4
1.75	5	4
6.75	4	5
1.76	4	5
6.76	3	5
1.77	vereinzelt	10
6.77	vereinzelt	8
6.78[+)]	ab 8.78 kein Einsatz	7
1.79	–	8

Tabelle 2

Durchschnittliche Anzahl der täglich eingesetzten Lokomotiven

	BR 01.0	BR 01.1 und 01.2
2.80	9	–
3.80	8	2
5.80	5	3
7.80	3	5
9.80	4	3
11.80	4	3
1.81	3	5
2.81	3	4
3.81	6	–

Lok / Jahr	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	Verbleib nach ihrem Einsatz im Bw Saalfeld
010501	31.5.			6.10.[1)]	31.3.			27.10.a			3.11.80 Z 7.81 Mein. zerlegt
010505				10.8.				20.8.a			2.9.80 Z 7.81 Mein. zerlegt
010508				10.8.				16.12			17.12.80 Rbd Magdebg.
010509				19.8.			13.9.				14.9.79 Rbd Schwerin
010510						20.6.			16.10.a		16.11.81 Z
010513				3.9.					2.10.a		R
010517							aus Z-Park 3.9.		2.10.a		R
010519	31.5.							7.4.	12.3. 6.1.a		R
010520	31.8.							7.4.	12.3. 8.1.a		R
010521						3.3.		7.4. 7.9.	1.11.a		16.11.81 Z
010522		22.8.						7.4.	4.3. 16.12.a		11.1.82 Z
010524						6.10.		7.4. 30.11.	3.11.a		R
010525				24.9.				2.7.a			3.8.80 Z 28.2.81 zerlegt
010529	1.8.							15.8.			15.8.80 Bln.-Schönew. Heizlok
010530				11.6. 15.6.							
010531						20.6.		7.4.	4.4. 16.11.a		R
010533	29.11.							7.4.	8.3. 25.4.a		R
010534	14.8.							7.4. 10.11.	29.9.a		R
011511								25.3.	17.2.a		9.11.81 Rbd Magdeburg
011512								9.3.	21.2.a		9.11.81 Rbd Magdeburg
011514								11.4.	26.1.a 12.11.	8.1.	2) Juni 1982 Bw Sangerhausen Hzl
011518								11.4.	11.2.a		27.5.81 Raw Meiningen zerlegt
012114								8.4.	18.2.a		15.8.81 Bw Eisenach Hzl (Vacha)
012118								9.7.	26.2.a		12.11.81 verkauft BRD 3)
012137									25.1.		1.11.81 Bw Dresden
012204								10.3.	17.2.a		12.3.81 Bw Dresden Eft

Anmerkung:
——— im Bestand des Bw, Saalfeld
······· kalt abgestellt, aber weiter im Bw-Bestand
– – – Heizlok (Hzl)
a abgestellt
Z Zerlegungspark
R Reservelok
1) Bw Gera
2) vom 8.1.82 – 18.2., 27., 30., 31.3.82 im Einsatz
3) 10.3.81 – 13.3.81, 28.5.81 – 1.6.81 und am 5.9.81 meist zu Sonderfahrten im Einsatz

eisen
bahn

mosaik

Deutsche Reichsbahn

Triebfahrzeugverwendungsnachweis

Bw Saalfeld Monat September 19 79

Zeichenerklärung

Einsatz	/	Warten wegen fehlender Ak	wa	Bw-Reserve (in fremden Bw, Uw Raw)	j
Bw-Aufenthalt (Pausen-Tfz)	O	Warten auf Erhaltung	w	Rbd-Reserve	R
Planunterhaltung	a	Tfz in Erhaltung n. Schadg.	h	MfV-Reserve	M
Bedarfsunterhaltung	b	Garantiearbeiten	g	Heiz-Tfz	H
Warten auf Ersatzteile	we	Bw-Reserve (im Heimat-Bw)	r	vermietete Tfz	v

Triebfahrzeug-Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	Bemerkungen
01 0501	w	w	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h		W L0 Bw
0505	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	b	b	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/		
0508	/	r	/	/	/	a	r	r	r	r	r	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/		
0509	h	h	h	h	h	r	/	r	/	/	/	/	r	Umsetzung 14.09.79 6⁵⁹																		Bw Schwer.
0510	/	/	/	/	/	/	/	a	r	/	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h		L7
0513	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/		
0517			/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/		ab 3.9. 6.00 Bw Sa
0519	/	/	/	b	b	b	r	r	r	/	/	r	/	/	/	/	/	r	r	/	/	r	/	/	/	/	/	/	/	/		
0520	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h		L6
0521	h	h	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	/		L0
0522	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	a	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/		
0524	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	b	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w		W L6
0525	w	w	w	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/		aus L5
0529	a	r	w	h	h	h	h	r	r	/	/	/	/	/	r	r	b	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w		W L0
0531	/	/	a	a	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	b	/	/	/	/		
0533	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	[illegible]	h	h	h	h	h	h	/	/	/	/	/	/	/	/	/		L5
0534	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h		

Erst mit dem Eintreffen der 01 0501 und 01 0519 am 2. Juni 1973 (lt. Betriebsbuch am 31. Mai) begann der Einsatz im größeren Umfang. Nachdem weitere Maschinen der BR 01.0 folgten, übernahmen sie vor allem die Aufgaben der BR 41 und teilweise die der BR 65. Zu dieser Zeit waren noch etwa 15 Loks der BR 41 und etwa 10 der BR 65 in Saalfeld. Die BR 01 wurde zunächst nach folgendem Plan eingesetzt:

Tag 1 Sa 8000, Ps 8003, Sa 800, Le 3025, Sa/Rsw 59480 Cb.
Tag 2 G 66458, Cb 4001, Sa T 802 Le, Lrz Del 8277, Le 807, Sa 67474.
Tag 3 67474 Kz, 74447 Uw, Lzv 74447 Kz, 56458 Sa, 4000 Cb, 3003 Sa T, 4004 Cb, 4009 Sa.
Tag 4 504 Le, 805 Sa, 66490 Rl, 66491 Sa.

Ein weiterer Umlauf war notwendig, wenn die Autoreisezüge 1100/1101 verkehrten:

Tag 1 Pb 1100, Fri 1101
Tag 2 1101 Pb, Lzz Uw 74431, Sa 3004, Cb 4005, Sa 5032, Ka Lrv 5032, Rl Lzv Sa.

Mit der Zuführung weiterer Lokomotiven der BR 01 im August und September 1976 konnte der Einsatz der BR 41 weiter reduziert werden. Damit entstand ein zusätzlicher 01-Umlauf:

Tag 1 44841 Sa, 3020 Le, 3023 Sa, 4006 Cb, 66469 G, 66464.
Tag 2 66464 Cb, 2709 Sa, 5010 Jw Lzv, 5010 G, 74490 Jw, Ra 74491, G Lzz Js 5019, G 6014, Wmr 5033, Sa 56492; Cb 44841.

Als die letzten 41er im August 1978 abgestellt worden sind, erhielt auch die zum Bw Saalfeld gehörende Einsatzstelle Göschwitz einige Loks der BR 01.0. Sie beförderten u. a. die Personenzüge 5005, 5018, 5019, 6021 und 5039.

Der 01-Einsatz reichte nun vom internationalen Schnellzug- bis zum Rangierdienst. Zu Beginn des Sommerfahrplanes 1979 wurden aber die Leistungen bereits etwas eingeschränkt. Die Beförderung der Züge 1100/1101 übernahmen Lokomotiven des Bw Halle P. Mit der Stationierung einiger Loks der BR 01.1 und 01.2 im Jahre 1980 wurde volkswirtschaftlich wertvolles Heizöl eingespart. Als die 01 1511, 1512 und 01 2204 zur Verfügung standen, konnten am 7. April 1980 acht Ölloks abgestellt werden. Mit der Zuführung weiterer Rostloks hatte das Bw Saalfeld im Juli 1980 23 Lokomotiven der BR 01 im Bestand und damit die höchste Anzahl während der Saalfelder Bw-Geschichte.

Da die zur Verfügung stehende Kohle nicht ausreichte, mußten beginnend mit dem 7. September 1980 weitere ölgefeuerte Maschinen wieder in Betrieb genommen werden. Bis Ende Februar 1981 wurden, abgesehen von vereinzelten Einsätzen der 01 2118, alle rostgefeuerten Lokomotiven wieder abgestellt. Bis September 1981 fuhren täglich etwa sechs 01.0. Mit dem zunehmenden Einsatz der BR 119 konnte die Traktionsumstellung beschleunigt werden. Bereits im Jahre 1979 fanden mit der 119 008 umfangreiche Versuchsfahrten auf der Saalbahn statt, wobei sie ihre grundsätzliche Eignung unter Beweis stellte. Während des Sommerfahrplan-Abschnittes 1979 förderte sie beispielsweise die Züge 4000 und 3003 zwischen Saalfeld und Camburg. Im Laufe des Jahres kamen sechs und 1981 weitere sieben Lokomotiven dieser BR hinzu. Sie lösten immer mehr 01er und 44er ab.

Nach dem Fahrplanwechsel im September 1981 waren dann nur noch 01 0519, 01 0520, 01 0521, 01 0522 und 01 0535 in Betrieb. Die 01 0524 wurde am 16. Oktober 1981 abgestellt, war aber vom 17. September bis 2. November nochmals als Ersatz für die schadhaft gewordene 01 0522 in Betrieb. Als im Laufe des Monats November die ersten Loks der BR 132 in Saalfeld eintrafen, rückte das endgültige Ausscheiden der BR 01 immer näher. Ab 5. Januar 1982 wurden dann keine 01er mehr benötigt. Die 01 0520 war die letzte ölgefeuerte Lok dieser BR, die am 8. Januar 1982 um 17.45 Uhr abgestellt wurde. Ab dem gleichen Tage diente die 01 1514 zunächst als Heizlok und verrichtete dann zeitweise gemeinsam mit den inzwischen eingetroffenen Loks der BR 41 in der Einsatzstelle Göschwitz Zugdienste.

Legende

Cb ≙ Camburg, Del ≙ Delitzsch, Fri ≙ Berlin Friedrichstraße, G ≙ Göschwitz, Js ≙ Jena Saalbahnhof, Jw ≙ Jena West, Ka ≙ Kahla, Kz ≙ Könitz, Le ≙ Leipzig, Pb ≙ Probstzella, Ps ≙ Pößneck, Rl ≙ Rudolstadt, Rsw ≙ Rudolstadt-Schwarza, Sa ≙ Saalfeld, Uw ≙ Unterwellenborn, Wmr ≙ Weimar.

T ≙ Tanken, Lrz ≙ Leerreisezug zum ..., Lzv ≙ Lok vom Zug, Lrv ≙ Leerreisezug vom ..., Lzz ≙ Lok zum Zug, Ra ≙ Rangierarbeiten.

Quellenangaben

/1/ Weisbrod/Petznick: Baureihe 01, transpress VEB Verkehrswesen Berlin
/2/ Wenzel: Die BR 01, EK-Verlag, Freiburg (BRD)
/3/ Sammlung des Verfassers

1 01 1514 mit einem Güterzug im Stadtgebiet von Jena am 4. Februar 1982

2 01 0501 erstmalig vor der Öltankanlage des Bw Saalfeld am 2. Juni 1973

3 01 520 mit D 504 fährt im Juli 1975 durch Rothenstein

4 Lokparade (v. l. n. r. 44 0280, 01 0505 und 01 0508) im Bw Saalfeld am 27. Januar 1977

5 01 0519 vor dem letztmalig mit einer Schnellzugdampflok geführten D-Zug Mitteleuropas nach Halle (Saale) bei Dornburg am 26. September 1981

Fotos: Verfasser

mosaik

1



2



3



4



5



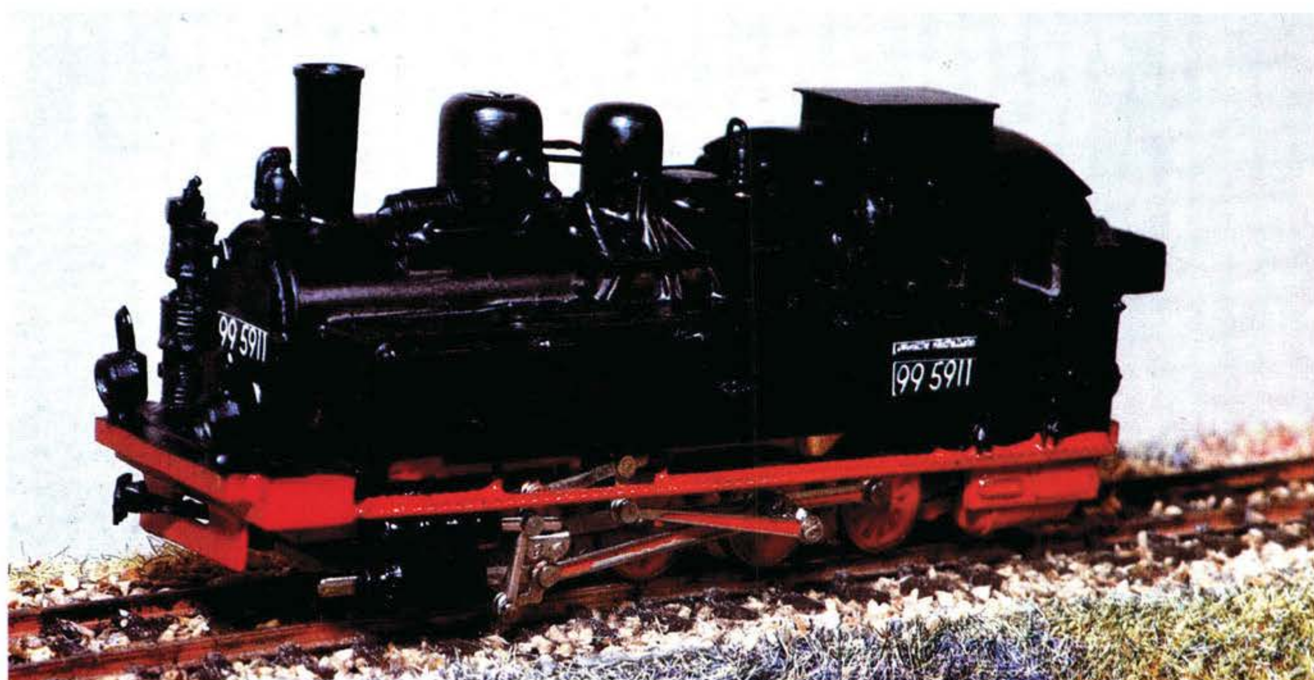

modell
eisenbahner
poster
01 1512
Saalfeld 1980
Foto: G. Feuereißen


01 1512-1

Wolfgang Bahnert (DMV), Leipzig

Dh2t-Lok 99 5911 im Modell

Die am 12. November 1901 eröffnete meterspurige Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn ist mit dem dort eingesetzten Fahrzeugpark während der knappen 70 Jahre ihres Bestehens bei nur wenigen Eisenbahnfreunden bekannt geworden. Über die Geschichte dieser 1949 von der DR übernommenen Schmalspurbahn wurde ausführlich in den Heften 4 und 5/1977 unserer Zeitschrift berichtet. Zum anderen findet der interessierte Modelleisenbahner dazu auch etwas im Schmalspurbahn-Archiv (erschienen im transpress-Verlag). Die hier in der Nenngröße $H0_m$ vorgestellte 99 5911 wurde 1922 mit der Fabrik-Nr. 11 383 von Borsig nach Gera geliefert. Gemeinsam mit ihrer Schwester (Borsig 1922/11 384) versah sie jahrzehntelang zuverlässig zwischen Gera-Pforten und Wuitz-Mumsdorf den Reise- und Güterzugdienst. Zuletzt erfolgte ihr Einsatz auf dem seit 1. Januar 1970 stillgelegten Streckenabschnitt Wittgendorf — Wuitz-Mumsdorf zur Quarzsandabfuhr.
Die Kessel beider Maschinen lagen mit 2 100 mm über der Schienenoberkante recht hoch. Um im Bahnhof Wuitz-Mumsdorf auch regelspurige Fahrzeuge auf den dortigen Dreischienengleisen bewegen zu können, waren beide Lokomotiven mit Querträgern und zwei kurzen ungefederten Bohlen ausgerüstet.





modell
bahn

tips

Für eine Schmalspurbahn auf Modellbahnanlagen bietet sich der Nachbau dieser Lok auf einem Fahrgestell der BR 81/92 des VEB BTTB an, da nur unwesentliche Änderungen nötig sind. In der Reihenfolge der Stückliste werden die Teile 1–9 gefertigt, dann zusammengelötet und sauber verputzt. Vor dem Einlöten des Kessels ist es ratsam, die Sonnenblenden über die Stirnwandfenster zu löten.

Der Kessel wird aus Blech gerollt und an die Teile 2 und 7 gelötet. Die Teile 16 und 17 bilden den vorderen Abschluß des Kessels. Schornstein, Dome und Signalpfeife sind Drehteile, die sich auf recht einfache Weise aus ausgedienten Lötkolbenspitzen in einer elektrischen Handbohrmaschine oder auch auf der Drechselbank herstellen lassen. Der Dampfdom erhält eine 2,2 mm-Bohrung, damit die Schraube des Oberteils auf dem Fahrgestell befestigt werden kann. Die Umlaufbleche (Position 10) werden hinten an den Führerhausseitenwänden, Position 12 vorn an Position 13 sowie mittig durch einen Haltesteg aus 0,8 mm dickem Draht am Wasserkasten, angelötet.

Die Handstangenhalter (Position 29) biegen wir aus 0,5 mm dickem Kupferdraht. Nach dem Einführen der Handstangen werden die Halter innen wie Splinte aufgebogen und angelötet. An die Teile 3 und 13 müssen die Stoßstangen (Position 22) an Position 1 die Fußtritte (Position 12) angelötet werden. Signalpfeife und Unterteil für Sicherheitsventile werden entfettet, mit Epasol Ep 11 angeklebt und warm ausgehärtet (20 Minuten bei 120 °C in der Backröhre eines Küchenherdes). Gleichfalls werden nun die Rohrleitungen für den Kessel aus Kupferdraht in entsprechender Stärke auf Maß geschnitten, gebogen und angeklebt. Danach sind Vorreiber und Scharnier an der Rauchkammertür anzukleben. Zum Abschluß werden Turbogenerator, Läutewerk, Luftpumpe und Signallaternen befestigt; diese Teile dürfen jedoch nicht mehr gewärmt werden.

Bevor das Oberteil nun mattschwarz lackiert wird, entfernen wir überschüssigen Kleber mit einem spitzen Messer oder einem angeschliffenen Schraubendreher.

Als Anstrichlack eignet sich sehr gut „Rhönlack" schwarz, den man einige Wochen stehen läßt, bis sich die Farbpigmente am Boden abgesetzt haben. Wir schütten den Lack darüber zu 4/5 ab und füllen den Rest mit Nitroverdünnung auf. Nachdem die Farbe gut durchgeschüttelt ist, kann das Oberteil mit einer Fixtivspritze farblich behandelt werden. Während das Oberteil trocknet, wird das TT-Fahrgestell geändert: Am Rahmen sägen wir vorn rechts und links die Fußtritte über der Pufferbohle ab und entfernen Puffer und Kupplungsfeder, selbige auch hinten.

Aus 0,5 mm dickem Draht sind nun Halter für die Hauptluftbehälter (Position 31) am Motorlager des Rahmens anzukleben. Günstig erweisen sich 0,8 mm-Bohrungen im Rahmen zur Aufnahme der Halter. Mit dem vom VEB Löt- und Poliermittelwerk Magdeburg hergestellten „Metallkitt" werden die Halter in den Rahmen geklebt und die Behälter leicht an die Halter geheftet. Bei Verwendung der „Lehmann"-Trichterkupplung kleben wir 1,5 mm dicke Streifen Polystyrol in den Lokrahmen, die nach dem Trocknen mit einer M 1,4-Bohrung versehen werden. Die Trichterkupplungen sollten dann mit M 1,4 × 4-Schrauben befestigt werden. Rahmen und Hauptluftbehälter erhalten danach eine signalrote Farbgebung. Die rote Farbe wird wie die schwarze Farbe vorbehandelt. Am Oberteil erhalten nun Werkzeugkasten, Umlauf, Stoßstangen und die vordere Umwicklung am Umlauf ebenfalls einen roten Anstrich. Nach dem Verschrauben des Oberteils auf dem Rahmen erfolgt ein kurzer Probelauf.

Handelsübliche Teile für die Loks 99 5911 und 5912

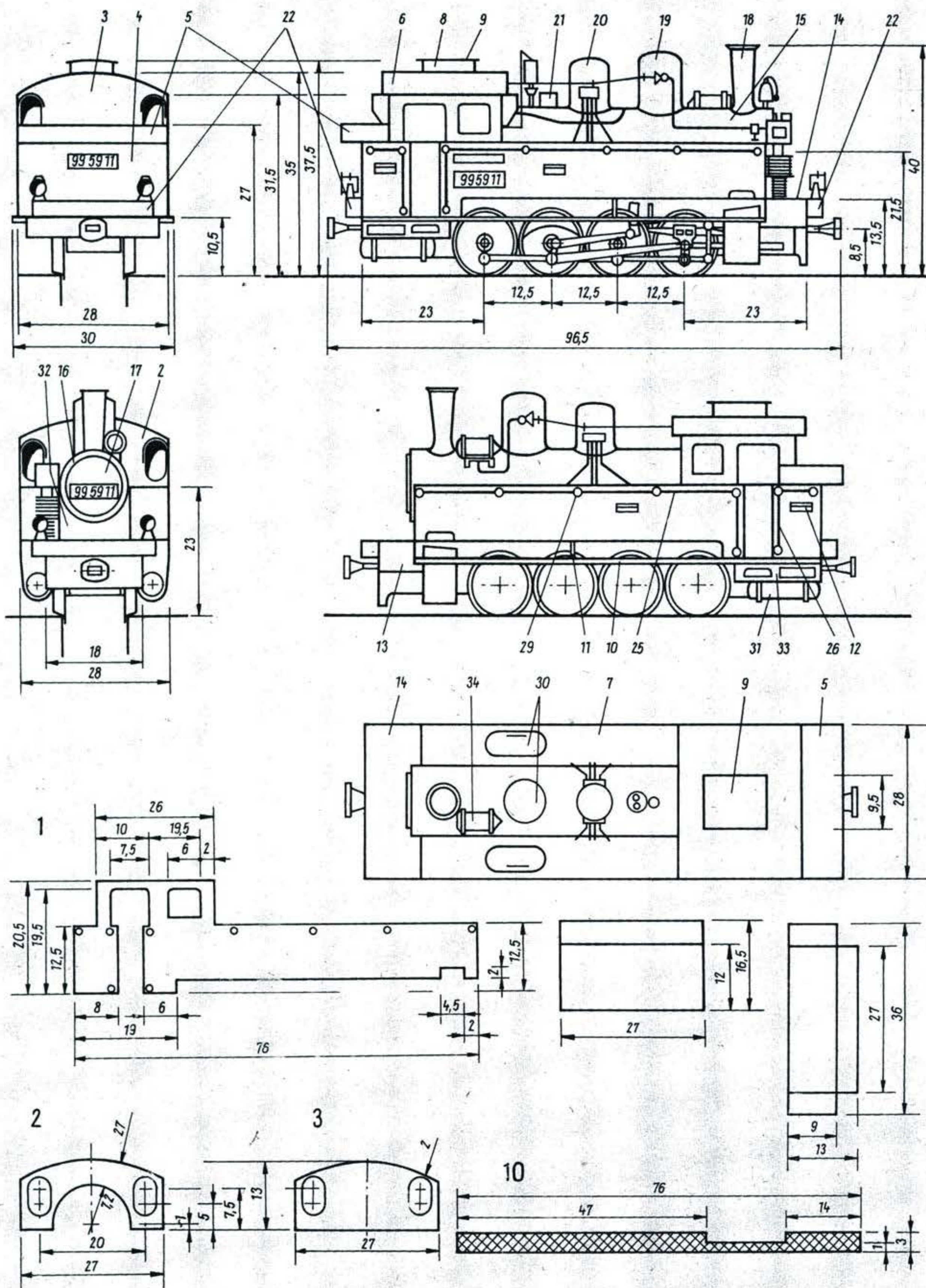
1 Stück	Fahrgestell BR 81/92	BTTB
1 Stück	Luftpumpe BR 55	PIKO
1 Stück	Läutewerk	PIKO/Lehmann
1 Stück	Turbogenerator	PIKO
4 Stück	Loklaternen	Lehmann/PIKO/EBM Zwickau
2 Stück	Trichterkupplungen	Lehmann
1 Stück	Senkschraube M 2 × 20	
2 Stück	Zylinderschrauben M 1 × 3	(als Sicherheitsventile)
2 Stück	Zylinderschrauben M 1,4 × 4	

Kupferdraht 0,5—1,0 mm Durchmesser,
Bronze- oder Stahldraht 0,3 und 0,5 mm Durchmesser

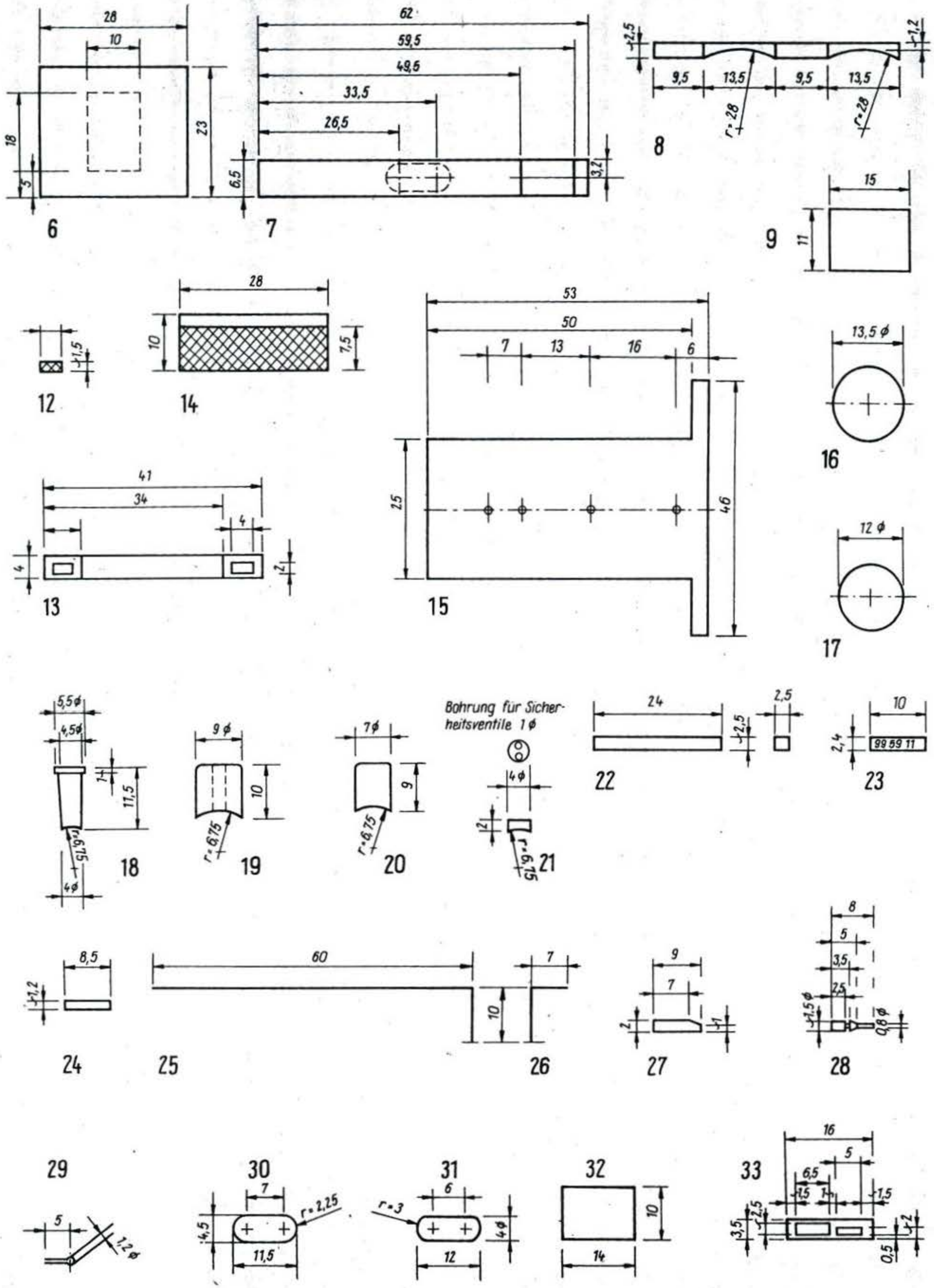
Stückliste für die Lok 99 5911 in der Nenngröße $H0_m$

Pos.	Stck	Rohmaße (mm)	Benennung	Material	Bemerkung
1	2	20,5 × 76	Führerhausseitenwand	Ms 0,5	1×spiegelgl.
2	1	13 × 27	Führerhausvorderwand	Ms 1,0	
3	1	13 × 27	Führerhausrückwand	Ms 1,0	
4	1	15,5 × 27	Kohlenkastenrückwand	Ms 0,5	
5	1	13 × 35	Kohlenkasten	Ms 0,5	
6	1	23 × 28	Führerhausdach	Ms 0,5	
7	2	6,5 × 62,5	Wasserkastenumwicklg.	Ms 0,5	1×spiegelgl.
8	1	2,5 × 46	Lüfteraufsatz (Abwickl.)	Ms 0,5	
9	1	11 × 15	Lüfteraufsatzdach	Ms 0,5	
10	2	3 × 76	Umlaufblech	Ms 0,5	1×spiegelgl.
11	4	11	Haltesteg f. Pos. 10	Draht 0,5	Dm
12	4	2,5 × 4	Fußtritt	Ms 0,3	
13	1	4 × 41	Umwicklung vord. Umlauf	Ms 0,5	
14	1	7,5 × 28	vorderer Umlauf	Ms 0,5	
15	1	46 × 53	Kessel (Abwicklung)	Ms 0,5	
16	1	13,5 Dm	Rauchkammerring	Ms 0,5	
17	1	12 Dm	Rauchkammertür	Ms 0,8	
18	1	5,5 × 11,5	Schornstein	Cu/Ms	Drehteil
19	1	9 × 10	Dampfdom	Cu/Ms	Drehteil
20	1	7 × 9	Sanddom	Cu/Ms	Drehteil
21	1	2 × 4	Unterteil f. Sicherheitsv.	Ms	
22	2	2,5 × 2,5 × 24	Stoßstange	Ms	
23	4	2,4 × 10	Loknummer		
24	2	1,2 × 8,5	Eigentumsschild		
25	2	0,5 × 70	Handstange vorn	Draht	
26	2	0,5 × 17	Handstange hinten	Draht	
27	4	2 × 9	Sonnenblende	Ms 0,3	
28	1	1,5 × 8	Signalpfeife	Cu/Ms	Drehteil
29	18	0,5 × 11	Handstangenhalter	Draht	
30	2	4,5 × 11,5	Wasserkastendeckel	Ms 0,8	
31	2	4 × 12	Hauptluftbehälter	Cu/Ms	Drehteil
32	1	10 × 14	Rauchkammerträger vorn	Ms 0,8	
33	2	3,5 × 16	Werkzeugkasten mit Fußtritt	Ms 0,8	

Fotos und Zeichnungen: Verfasser



3 4 5 22 6 8 9 21 20 19 18 15 14 22
99 59 11
995911
27 31,5 35 37,5 10,5 40 21,5 13,5 8,5
12,5 12,5 12,5
23 23
28 30 96,5
32 16 17 2
99 59 11
23
18 28
13 29 11 10 25 31 33 26 12
14 34 30 7 9 5
9,5 28
1
26 10 19,5 7,5 6 2
20,5 19,5 12,5 12,5 2
8 6 19 4,5 2 76
12 16,5 27
27 36 9 13
2
27 7,2 20 27 1 5 7,5 13
3
2 27
10
76 47 14 1 3


28
10
18
3
23
6
62
59,5
49,5
33,5
26,5
6,5
3,2
7
2,5
1,2
9,5
13,5
9,5
13,5
r=28
r=28
8
15
11
9
28
10
7,5
1,5
12
14
53
50
7
13
16
6
25
46
15
13,5 ⌀
16
12 ⌀
17
41
34
4
4
2
13
5,5⌀
4,5⌀
1
11,5
r=6,75
4⌀
18
9 ⌀
10
r=6,75
19
7⌀
9
r=6,75
20
Bohrung für Sicher-
heitsventile 1 ⌀
4⌀
2
r=6,75
21
24
2,5
22
2,5
10
2,4
99 59 11
23
8,5
1,2
24
60
25
7
10
26
9
7
2
1
27
8
5
3,5
2,5
1,5⌀
0,8⌀
28
29
5
1,2⌀
30
7
r=2,25
4,5
11,5
31
6
r=3
4⌀
12
32
10
14
33
16
5
6,5
1,5
1
1,5
2,5
3,5
2
0,5

Schienen-reinigung

Die Funktion eines Schienenreinigungs-Fahrzeuges erfüllen zwei oder mehr miteinander gekuppelte Triebfahrzeuge ohne Haftreifen, die ein etwas unterschiedliches Fahrverhalten aufweisen. Der dabei auftretende Schlupf bewirkt ein feines Abschmirgeln. Auf diese Weise werden die Schienenkopf-Innenseiten und Laufflächen gesäubert. Dadurch wird ein ständig guter elektrischer Kontakt zwischen den Gleisen und dem rollenden Material gewährleistet. Stärker korrodierte Gleise werden durch den Einsatz eines „Lok-Dreier- oder Vierergespanns" wieder betriebsfähig. Alle beteiligten Triebfahrzeuge müssen aber zu diesem Zweck elektrisch miteinander verbunden werden. Die dabei möglicherweise anfangs auftretende Funkenbildung nimmt bald ab. Bei genügender Länge dieses Reinigungsgespannes können auch stark kontaktgestörte Abschnitte gereinigt und u. U. sogar stromlos gehaltene Abschaltstellen überwunden werden. Kritischen Stellen, wie die Kontakte zwischen Weichenzungenspitze und Backenschiene, sollten aber nach wie vor gesondert gereinigt werden.

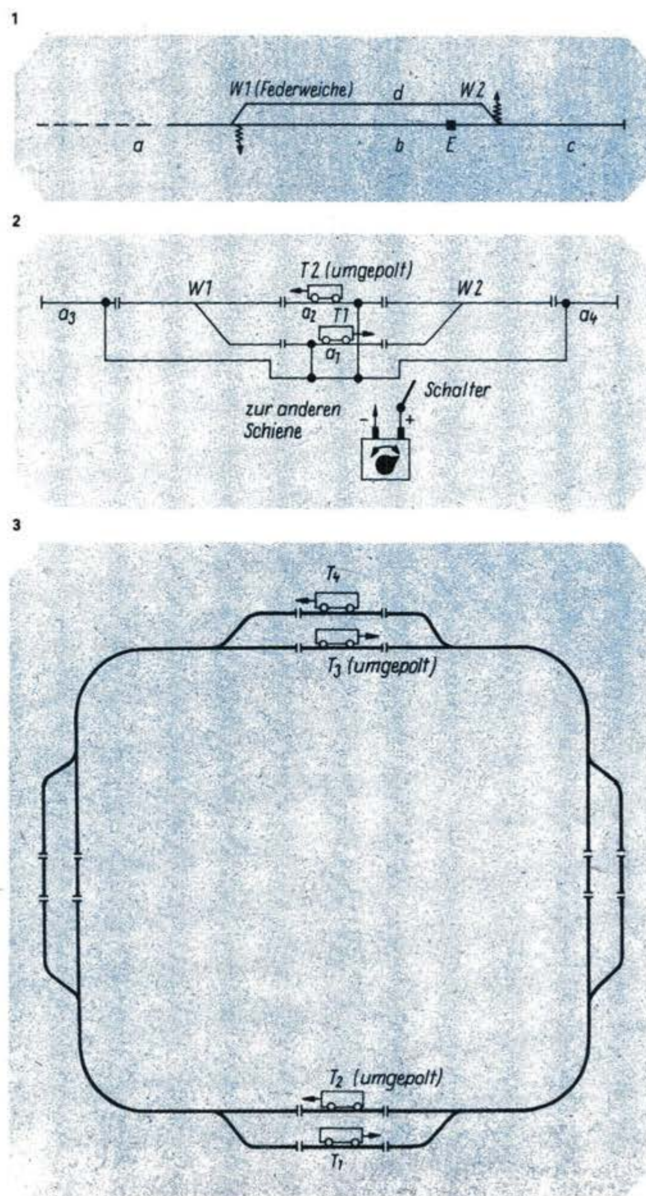
Lichtsignale einfach bedient

Bei Lichtsignalen läßt sich die Umschalteinrichtung für den Wechsel ROT–GRÜN auf folgende Weise einsparen: Der roten Glühlampe wird nur ein sehr geringer konstanter Strom zugeführt, so daß sie nur schwach leuchtet. Beim Einschalten der mit viel stärkerem Strom versorgten grünen Lampe (was zweckmäßigerweise gleichzeitig mit der Zuschaltung über die Abschaltstelle – bei Stromzuführung über die einpolig abgetrennte „Haltestelle" – vor dem Signal geschehen kann) wird das nicht ausgeschaltete schwache „Dauerrot" überstrahlt. Dadurch fällt es praktisch nicht mehr ins Auge. Bei angemessen unterschiedlich proportionierter Stromversorgung ROT – GRÜN dürfte dieses Verfahren – besonders, wenn für GRÜN nicht variabler Fahr- sondern konstanter Zubehörstrom verwendet wird – selbst den kritisch voreingenommenen Leser überzeugen!

Umsetzungsmanöver sehr einfach!

Ohne elektromagnetische Schaltvorgänge läßt sich mit Fahrtrafo-Regelung die Lok eines in einen Kopfbahnhof eingefahrenen Zuges (Nenngröße H0 und TT) für die Rückfahrt auf folgende Weise umsetzen (Bild 1):

Der Zug fährt vom Streckengleis a über die Weiche W 1 (Grundstellung „Geradeaus") in Gleis b ein. Er wird dort über dem Entkuppler E so zum Stehen gebracht, daß sich die Lok vom ersten Wagen trennt. Sie wird dann über die Weiche W 2 nach Gleis c gefahren. Von dort rangiert die Lok über die Weiche W 2 (Grundstellung „Abzweig"), Gleis d und weiter über Weiche W 1 auf das Streckengleis a. Schließlich rollt die Lok zurück über Weiche W 1 auf das Gleis b zum Ankuppeln, wonach die Fahrt in Gegenrichtung (Streckengleis a) beginnen kann [siehe auch Gerhard Trost: „Die Modelleisenbahn", Band 3, transpress-Verlag, 2. Aufl. 1977 (S. 160/161 und 163)].



Zugverkehr auf eingleisigen Strecken

In vielen Fällen läßt sich der Gegenzugverkehr auf eingleisigen Strecken mit weniger Schaltaufwand einrichten, in dem man bei den „Gegenzug-Triebfahrzeugen" vorher die Motoranschlüsse umpolt. Hierfür eignen sich besonders solche Triebfahrzeuge, bei denen unkompliziert und ohne Lötarbeiten der Motor „umgedreht" werden kann. Hierzu zwei Beispiele:
Bild 2: Wendezugverkehr auf eingleisiger Strecke mit zwei sich kreuzenden Zügen. Hierbei sind lediglich Fahrtrafo-Regelung und Stromzuführung über Schalter erforderlich.
Bild 3: Eingleisiger Gegenzugverkehr mit vier Triebfahrzeugen über eine geschlossene Gleisfigur.
Erläuterungen und Bemerkungen entsprechen denen zum ersten Beispiel.

Bemerkungen zu Bild 2

W 1 und W 2 sind:
– entweder Federweichen (W 1 auf „Abzweig", W 2 auf „Geradeaus")
– oder „Aufschneideweichen" ohne jede Stellvorrichtung. In diesem Fall erfolgt gleiswechselnde Ein- und Ausfahrt der Triebfahrzeuge
– oder elektromagnetische Weichen. In diesem Fall automatische Betätigung auf die bekannte Weise durch die Triebfahrzege mit Schaltschienenkontakten.

Befinden sich beide Triebfahrzeuge in Fahrt, so lassen sie sich nur gemeinsam regeln. Unliebsame Stromstöße bei Einfahrt in die Abschaltstellen lassen sich durch getrennte Einspeisungen in a 1, a 2, a 3 und a 4 vermeiden. Das kann bei Verwendung eines gemeinsamen Schalters mit vier voneinander isolierten Stromeinspeisungs-Anschlüssen erreicht werden.

Dr. E. Haufe, Dresden

Hartmut Küster (DMV), Leipzig

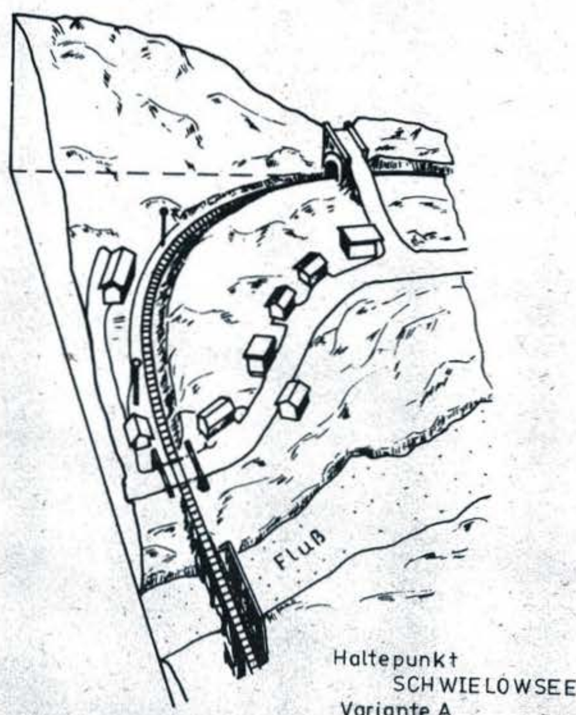
Anregungen vom Vorbild — Haltepunkte

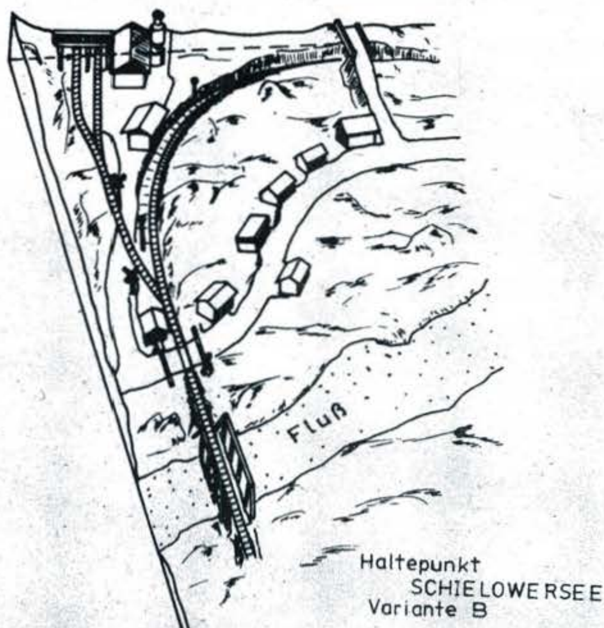
Der vielfache Wunsch, neben dem eigentlichen Bahnhof ein weiteres Objekt mit verkehrstechnischen Möglichkeiten auf der Modellbahnanlage nachzubilden, kann bei den vorherrschenden beengten Raumverhältnissen in bescheidener, dennoch interessanter Art und Weise verwirklicht werden. Bekanntlich sind Haltepunkte Bahnanlagen der freien Strecke, an denen zumeist Personenzüge planmäßig halten. Natürlich kann in der Nähe eines Haltepunktes auch ein kleines Anschlußgleis, das u.a. der Holzverladung dient, eingerichtet werden. Solche Anlagen bereichern bei entsprechender Darstellungsweise den Betriebsablauf jeder Modellbahnanlage.

Vorbild: Haltepunkt Schwielowsee
Die Anlagen dieses an der Strecke Wildpark—Potsdam—Jüterbog gelegenen Haltepunkts liegen in einer Krümmung. Sämtliche Baulichkeiten sind recht bescheiden ausgefallen, fügen sich allerdings harmonisch in das Landschaftsbild ein. Die Umgebung ist überaus reizvoll. In Richtung Jüterbog schließt sich dem Bahnsteigende ein kurvenreicher, dicht bewaldeter Einschnitt an, während in Richtung Potsdam hinter dem beschrankten Bahnübergang in einiger Entfernung eine imposante Kastenträgerbrücke, die die Havel überspannt, folgt. Auf der Strecke ist ein abwechslungsreicher Zugverkehr zu beobachten. Neben einigen internationalen Schnellzügen verkehren vor allem Güterzüge, meist mit Waggonfolgen von unterschiedlichen Bahnverwaltungen. Der Personenverkehr wird zumeist mit dreiachsigen Rekowagen bewältigt. An Triebfahrzeugen kommen vor allem die Loks der Reihen 110, 118, 120 und 132 zum Einsatz. Vor dem Traktionswechsel dominierten die Baureihen 38 und 78 im Personenverkehr, die BR 52 ist noch heute vor einigen Güterzügen anzutreffen.

Modellvorschlag, Variante A:
Dieser Haltepunkt läßt sich gut in einer Krümmung anordnen. Dadurch ist es möglich, einen oftmals noch etwas stiefmütterlich behandelten Anlagenteil sinnvoll auszufüllen. Auch für die Gestaltung der vom Haltepunkt in beiden Richtungen weiter verlaufenden Strecke liefert das Vorbild die entsprechende Anregung. Der Geraden, unmittelbar nach der Schrankenanlage, könnte eine Kastenbrücke oder ein ähnlich imposantes Bauwerk folgen. In der entgegengesetzten Richtung würde es sich anbieten, einen bewaldeten Einschnitt nachzubilden.

Modellvorschlag, Variante B:
Ist etwas mehr Platz vorhanden, wäre noch eine Erweiterung des Haltepunktes durch einen Güteranschluß möglich. Wird besonders waldreiche Modellbahnlandschaft durchfahren, bietet sich ein Gleisanschluß zur Verladung von Holz in der Relation Straße–Schiene an. Der Nahgüterzug würde dann leere Waggons für den Anschluß mitführen und die beladenen Waggons weiter befördern. Natürlich läßt sich bei solchen Gleisverhältnissen kein Überholen des Nahgüterzuges bewerkstelligen. Der Zug müßte die beladenen Waggons in Fahrtrichtung bis zum nächsten Bahnhof mitnehmen. Auch können die Waggons in die entgegengesetzte Richtung transportiert werden. Solche Fahrten sind unter Wahrung der betrieblichen Möglichkeiten

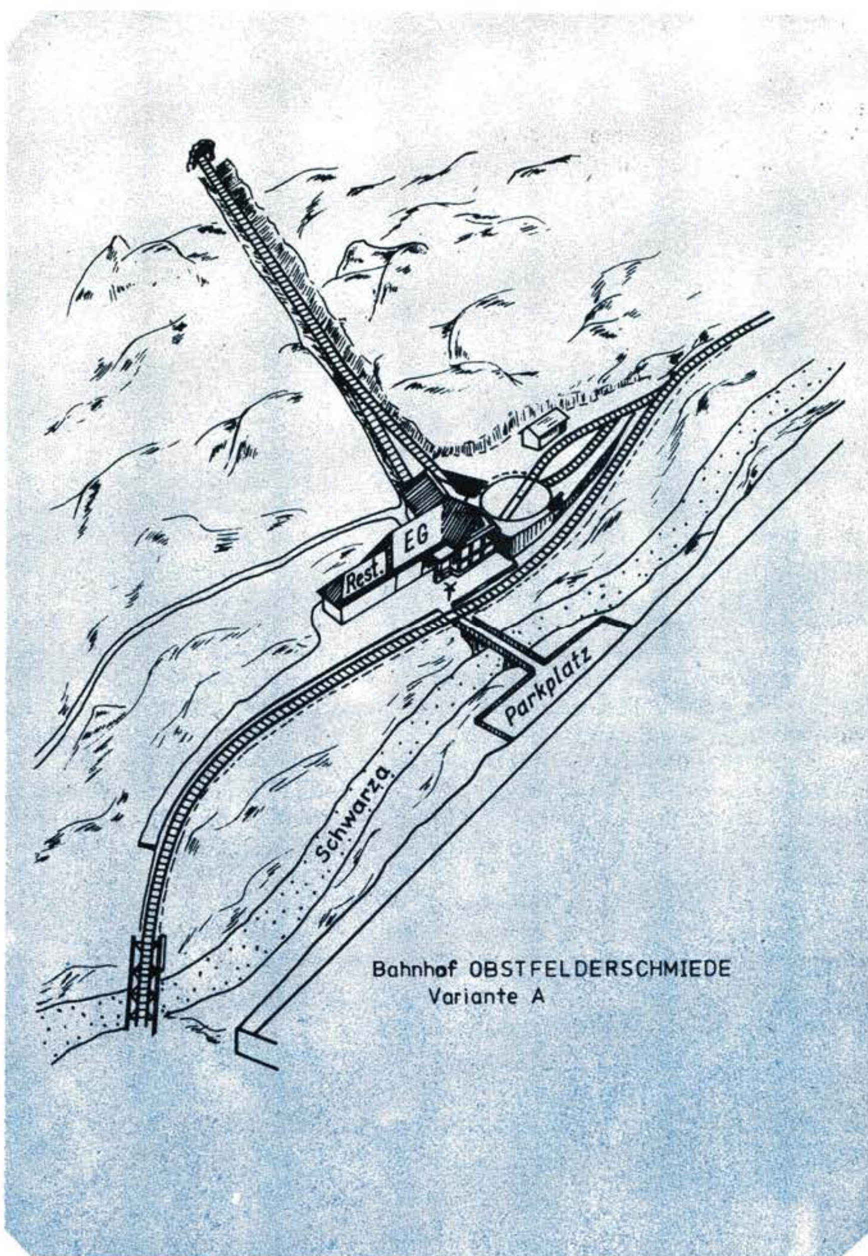




beim Vorbild als sogenannte Sperrfahrten möglich.

Vorbild: Station Obstfelderschmiede
Obstfelderschmiede liegt an der thüringischen Strecke Rottenbach—Katzhütte. In Obstfelderschmiede hat die bekannte Oberweißbacher Bergbahn ihren Ausgangspunkt. Die Anlagen zur Personenabfertigung haben Haltepunktcharakter, wobei das architektonisch interessant gestaltete Empfangsgebäude dem Übergang der Reisenden zur Bergbahn dient. Der Bahnsteig für den Personenwagen der Standseilbahn befindet sich im Empfangsgebäude und ist quer zum Gleis der Regelspurstrecke angeordnet. Für die eventuelle Übergabe von Waggons zwischen der Regelspur- und der Standseilbahn wird eine Drehscheibe genutzt, die an die Strecke Rottenbach—Katzhütte durch ein Gleis mit Ausweichmöglichkeit angeschlossen ist. Da auf der Bergbahn z. Z. kein Güterverkehr stattfindet, werden die Übergabeanlagen nur noch zu dem Zweck genutzt, Wagen und Triebfahrzeuge des elektrisch betriebenen Streckenteils der Bergbahn in das Raw zu überführen. In Obstfelderschmiede halten nicht nur die Personenzüge, sondern auch die D-Züge 900/903 planmäßig. An Triebfahrzeugen sind vor allem Diesellokomotiven der Reihen 110 und 118 zu beobachten.
Die Personenzüge verkehren fast ausschließlich mit dreiachsigen Rekowagen. Die Güterzüge sind in ihrer Zusammensetzung nicht auf bestimmte Wagentypen beschränkt.

Modellvorschlag, Variante A:
Die Nachbildung einer Standseilbahn ist sicherlich mit dem Hauch des Be-



1

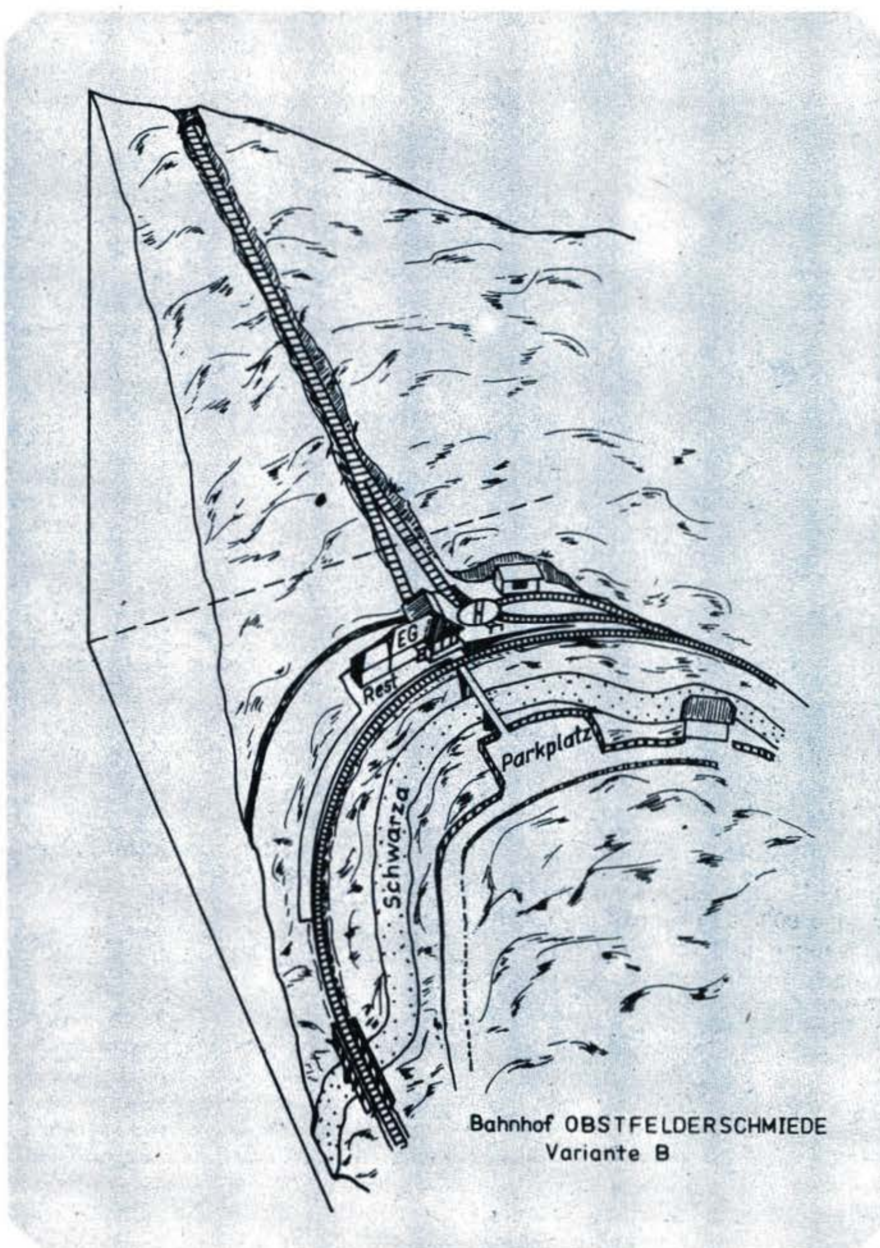


2



sonderen behaftet, dürfte allerdings auch nicht so sehr kompliziert sein. Das Verschwinden der Bergbahnstrecke in einem Tunnel wäre durchaus auch beim Vorbild denkbar, verkehren doch diese Sonderbahnen ausschließlich in den Mittelgebirgen. Die Gestaltung einer solchen Anlage würde natürlich einen recht interessanten Zugbetrieb ermöglichen. Personen- und Schnellzüge halten am Regelspurbahnsteig, die Personenbühne pendelt zwischen der Tal- und Bergstation, auf der Güterbühne werden Waggons für den Nahgüterzug befördert.

Modellvorschlag, Variante B:
Die Variante B unterscheidet sich von der Variante A nur dadurch, daß hier eine Ecke der Modellbahnanlage besser genutzt werden kann. Ansonsten ist auch hier ein vielseitiger Zugverkehr möglich. Falls durch diese Vorschläge die eine oder andere Anregung für die sinnvolle Gestaltung eines Anlagenteils gegeben werden konnte, hat der Beitrag seinen Zweck erfüllt.



1 Haltepunkt Schwielowsee, Blickrichtung Potsdam. Im Hintergrund ist die Kastenträgerbrücke zu erkennen.

2 Kastenträgerbrücke über die Havel

3 Personenbahnsteig der Regelspurseite in Obstfelderschmiede

4 Regelspuranschluß zur Drehscheibe

Fotos: Verfasser
Zeichnungen: J. Kruspe, Leipzig

3



4



Dr. Günter Kurz, Dresden

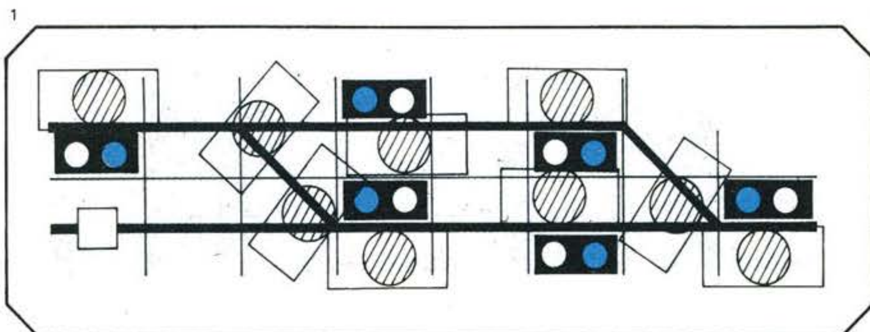
Ein Gleisbildstellpult

Beim Bau der ersten Modellbahnanlage steht in der Regel nicht die Bedienbarkeit im Vordergrund. Es läßt sich aber ohne großen Aufwand eine übersichtliche Bedienung von Weichen und Signalen realisieren, wenn man ein Gleisbildstellpult verwendet. Ich benutze zur Darstellung des Gleisbildes die handelsüblichen TT-Gleisbildelemente (0,20 M pro Bogen). Allerdings kommen nicht Drucktastenpulte zur Verwendung, sondern Kippschalter. Diese feinpoligen Umschalter werden im Gleisplan so angeordnet, daß die Knebel die Stellung der Weichen und Signale eindeutig markieren. Es erübrigt sich eine Numerierung der Elemente, und ein Blick auf den Gleisplan zeigt sofort den momentanen Schaltzustand. Beim Entwurf des Gleisbildstellpultes sollte man allerdings die Abmessungen der Schalter berücksichtigen, damit beim Bau keine unliebsamen Überraschungen auftreten. Bild 1 zeigt als Beispiel einen einfachen Bahnhof. Die Bohrungen für die Schalter und deren Abmessungen unter der Platte wurden angedeutet.
Beim Verwenden von Kippschaltern als Schaltelemente für impulsbetriebene Weichenantriebe und Formsignale treten Schwierigkeiten bei defekter Endabschaltung des Antriebes oder beim Fehlen einer Endabschaltung auf. Sind die impulsbetriebenen Antriebe mit einer Endabschaltung versehen, so stellt ein Defekt daran eine nur selten vorkommende Havarie vor.
Man kann durch eine Sicherung Si im Stellstromzweig (Bild 2) bei geeigneter Bremsung erreichen, daß nur bei defekter Endabschaltung nach etwa 2 bis 5 Sekunden die Sicherung durchbrennt und den Antrieb vor Zerstörung schützt. Für H0-PIKO-Weichen genügt eine Sicherung von 0,8...1 A **träge.** Der Vorteil dieser Schaltung ist die Tatsache, daß ständig die Stellung der Weichenhebel mit der Weichenstellung übereinstimmt (keine zusätzliche Rückmeldung erforderlich). Den Zustand der für alle Weichen gemeinsamen Sicherung kann man durch eine Kontrolllampe La überwachen (Bild 2).
Eine andere Methode, die vor allem für Antriebe ohne Endabschaltung (z. B. Formsignale für N) geeignet ist, beruht auf der Verwendung einer sogenannten „Gruppentaste". In Reihe mit der Weichenstromleitung ist eine Drucktaste DW geschaltet (Bild 3). Betätigt man nach dem Umlegen eines Weichenhebels kurzzeitig diese Drucktaste, so wird quasi das Impulsstellen nachgebildet. Mit der Signalgruppentaste DS können die Signale geschaltet werden. Diese Art der Bedienung ist übrigens im Gleisbildstellpult des Vorbildes auch üblich.
Mit beiden Methoden wurden gute Erfahrungen gemacht. Die Methode mit Sicherung kann allerdings bei vorsichtshalber verwendeten schwachen Sicherungen (0.8 A **träge**) zu einem Verbrauch von Sicherungen führen, der aber zu teuer ist (ca. 10 Stück pro Jahr).

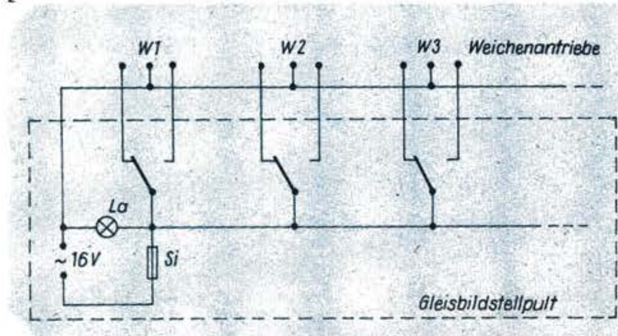
Schaltung für Lichtsignale

Verwendet man Kippschalter für die Umschaltung von Lichtsignalen, so können recht einfache Schaltungen realisiert werden. Soll gleichzeitig mit dem Signalschalter noch der Fahrstrom vor dem Signal geschaltet werden, bedarf es nach Bild 4 dazu allerdings eines zweipoligen Umschalters S. Hier soll eine Schaltung vorgestellt werden, die mit dem platzsparenden und billigeren einpoligen Umschalter auskommt und trotzdem die gewünschte Funktion gestattet. Voraussetzung ist, daß der zur Anwendung kommende einpolige Umschalter äußerlich aufgetrennt werden kann (z. B. einpoliger Kippschalter 2/250, dessen äußere Verbindung P P getrennt wird). Es entsteht damit ein zweipoliger Ein-Aus-Schalter, der in jeder Schaltung jeweils eine Verbindung einschaltet, die andere ausschaltet. Im Bild 5 ist die Schaltung dargestellt. In der Stellung „Halt" des Schalters kann der Strom des Lichtsignales über den Schalter und die rote Lampe fließen. Bei Stellung „Fahrt" fließt der Fahrstrom zum Abschaltgleisstück vor dem Signal. Da der Lichtstromkreis „rot" unterbrochen ist, kann über die rote Lampe ein größerer Basisstrom in den Transistor (Negator) fließen, so daß in dessen Kol-

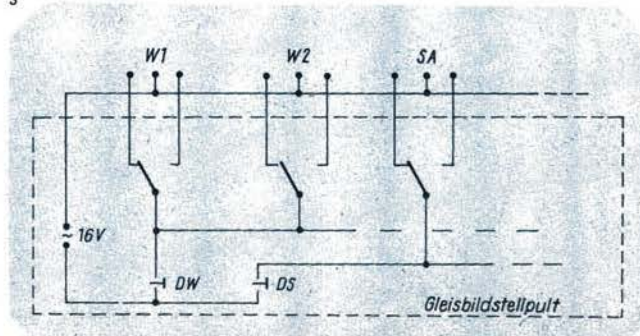
1



2



3

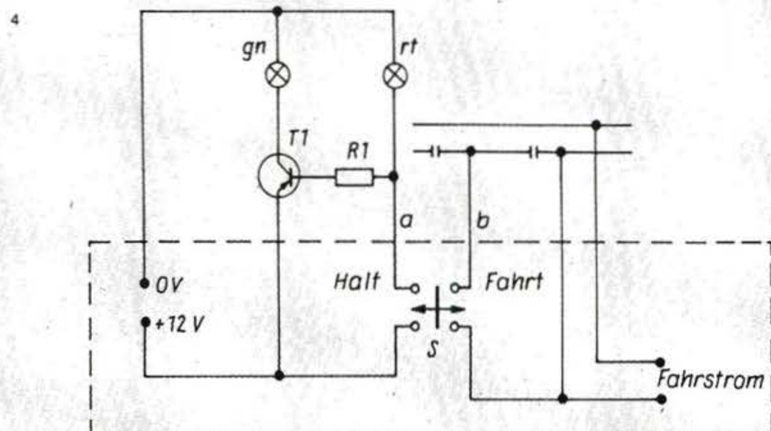


lektorkreis die grüne Lampe aufleuchtet. Die Bemessung der Schaltung richtet sich nach dem verwendeten Transistor. Da hierfür alle Typen mit einer Verlustleistung von mindestens 50 mW geeignet sind, sollen einige allgemeine Hinweise gegeben werden. Bei einem Lampenstrom von 50 mA muß $I_{Cmax\ zul}$ 50 mA sein. Für den Widerstand R1 ergibt sich

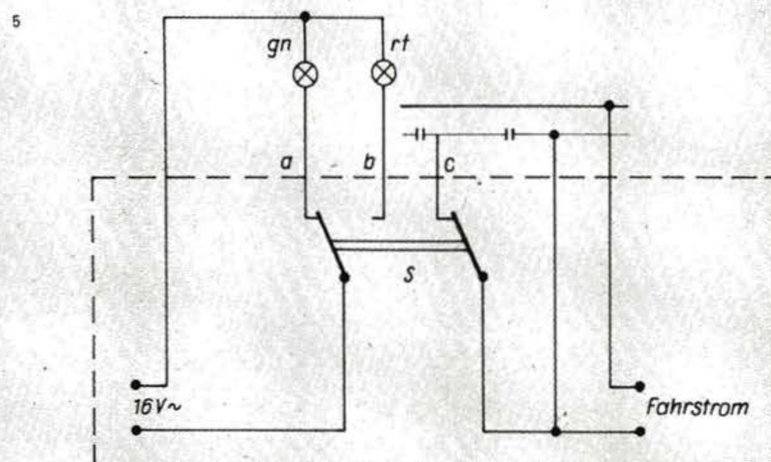
$$R_1/\Omega = \frac{U/V}{I_{c/A}} \cdot B = \frac{10}{0,05} \cdot B = 200\ B,$$

wobei B die Großsignalstromverstärkung des verwendeten Transistors ist. Da der Basisstrom über die rote Lampe fließt, kann bei Defekt dieser Lampe die Einrichtung nicht arbeiten. Der Aufwand der Schaltung im Bild 5 scheint gegenüber Bild 4 ungerechtfertigt hoch, hat aber neben dem bereits genannten Vorteil des einfacheren Schalters auch den Vorzug, mit weniger Leitungen zwischen Stellpult und Anlage auszukommen (statt 3 nur noch 2). Das ist vor allem bei lösbaren Verbindungen (Steckverbindern) manchmal nicht zu unterschätzen. Der Lampenstrom muß durch Gleisrichtung (z. B. mittels Diode GY 100) aus der Zubehörspannung gewonnen werden. Durch einen in Reihe mit der Diode geschalteten Drahtreglerwiderstand kann die Helligkeit der Signallampen den Erfordernissen angepaßt werden. Die Schaltung läßt sich noch durch eine weichenabhängige „gelb"-Schaltung bei Einfahrsignalen ergänzen (Bild 6). Dazu muß aber Transistor T2 $I_{Cmax\ zul} \geqq 100$ mA haben, R2 darf entsprechend nur halb so groß wie R1 in Bild 5 sein. Für T1 und R1 gelten die gleichen Dimensionierungen wie bisher. Bei Fahrtstellung kann über T2 dann die „gelb"-Lampe kommen, wenn durch den Rückmeldekontakt der auf Abzweig stehenden Einfahrweichen 0 V an R1 gelegt wird. Dieser Hinweis soll nur als Anregung für weitere Ergänzungen der Schaltung dienen.

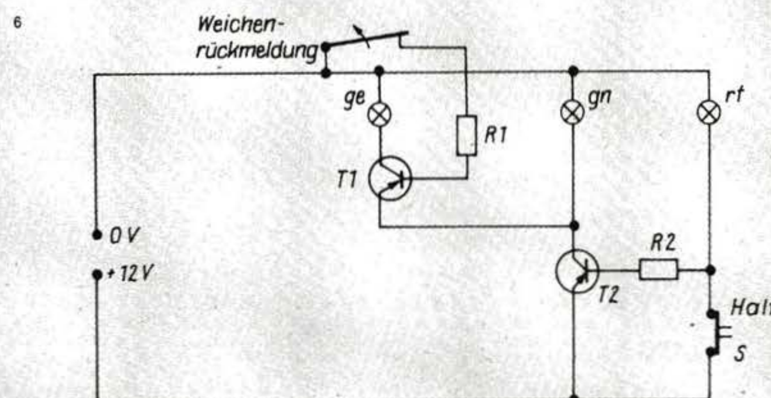
4



5



6



BR 86 von EMB mit N-Motor?

Der Motor der BR 86 vom EMB Zwickau erzeugt vielfach nach längerer Betriebszeit unliebsame Geräusche. Nach Herausnahme des Motors befestigte ich an der Halterung desselben ein 1 mm dickes Blech mit einer M 2-Schraube.

Als Ersatz wurde nun der Motor von einer BR 118 (Nenngröße N, Typ 2032) eingebaut, dem die kollektorseitige Schnecke abgezogen werden mußte. Die Ankerwelle wurde bis zum Lager abgeschliffen.

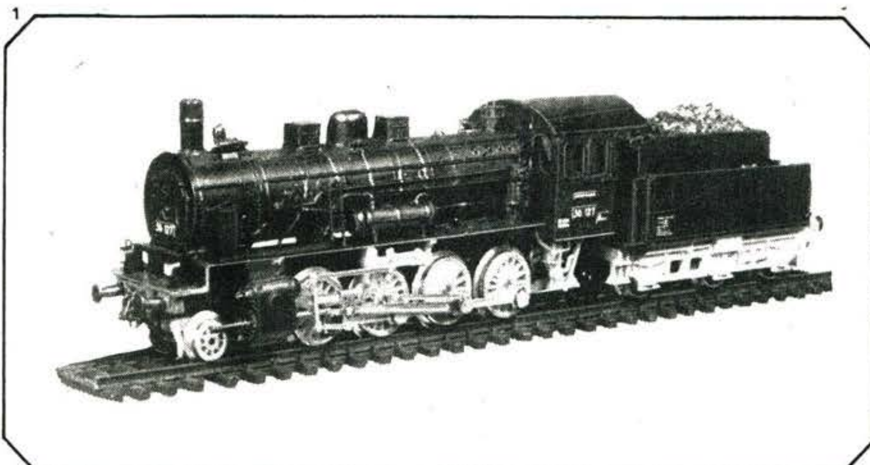
Nach dem Einlegen der vorderen Ballastmasse lötete ich an den Motor behelfsmäßig zwei Drähte. An den Trafo angeschlossen, zeigte sich bei etwa 2 bis 3 Volt das einwandfreie Spiel von Schnecke und Schneckenrad. Der Motor fiel dabei leicht nach hinten (etwa 3 bis 4°).

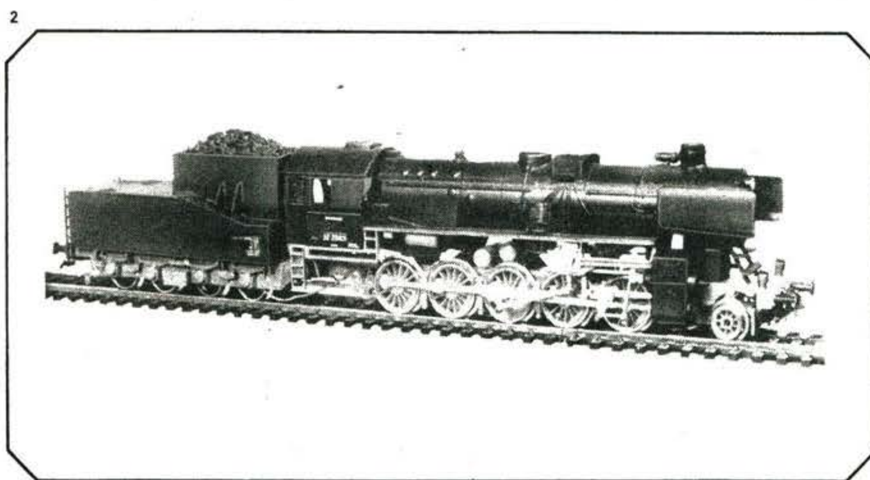
Motor, aufgeschraubtes Blech und Rahmenbleche wurden anschließend gründlich gereinigt. Reichlich Cenusil trug zu einer spürbaren Geräuschminderung bei und sorgte für einen guten Halt des Motors. Die Fahrgeräusche sind nach dem Umbau kaum noch wahrzunehmen. Nun ist sogar ein Durchblick durch das Führerhaus möglich.

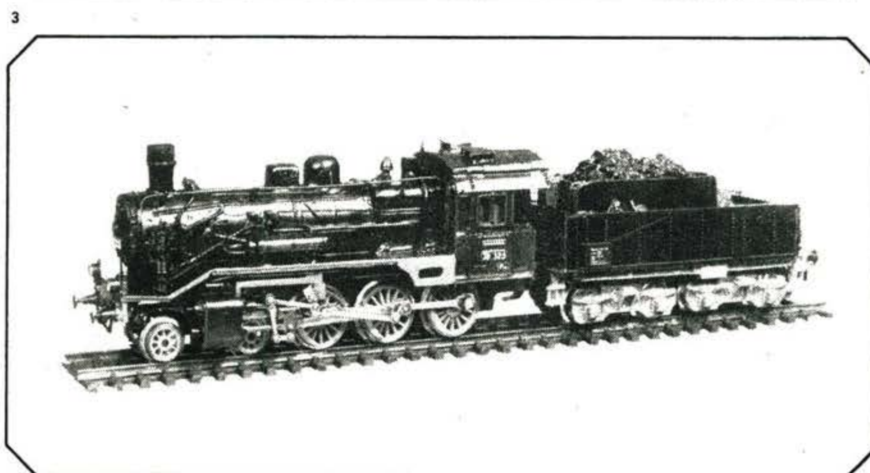
Zugkraft und Geschwindigkeit sind unverändert.

St. Petzold, Falkenstein

Dieser Tage im Blickpunkt:

1


2


3


AG 4/57 Pößneck

Eigenbaumodelle der AG 4/18 Eisenberg

Die AG 4/57 Pößneck des DMV besteht seit Mitte 1977. Sie ging aus einer Arbeitsgemeinschaft des Pionierhauses, der ursprünglich nur zwei Erwachsene und sechs Schüler angehörten, hervor. Im Januar 1978 wurde der Startschuß für eine organisierte Arbeit auf der Grundlage des Statuts des DMV gegeben und der erste Arbeitsplan beschlossen. Die Entwicklung der AG verlief nicht immer entsprechend den ersten Vorstellungen: Ideen wurden verworfen, neue entstanden, neue Freunde kamen zu uns, andere gingen wieder. Nicht alles paßte immer unter einen Hut.

Gegenwärtig sind wir 30 Mitglieder, davon 17 Schüler. Als günstig erwies es sich, die Schüler einerseits mit eigenen Arbeiten zu betrauen – Anfertigung von Geländestücken, Einzelteilen, eine eigene Anlage – und sie andererseits unmittelbar mit den Erwachsenen am Bau einer Gemeinschaftsanlage zu beteiligen. Damit hat sich ein enger Kontakt im gesamten Kollektiv herausgebildet, und die Schüler werden systematisch an bestimmte Aufgaben herangeführt.

Gemeinschaftsanlagen sind entstanden

Die AG hat ihre Arbeitsräume im Pionierhaus Pößneck, nutzt das technische Kabinett für alle handwerklichen Arbeiten und hat damit hervorragende Arbeitsbedingungen. Die AG-Mitglieder arbeiteten an einer Gemeinschaftsanlage in der Nenngröße TT und bauten für das Pionierhaus eine H0-Dioramaanlage hinter Glas zur ständigen „Selbstbedienung".

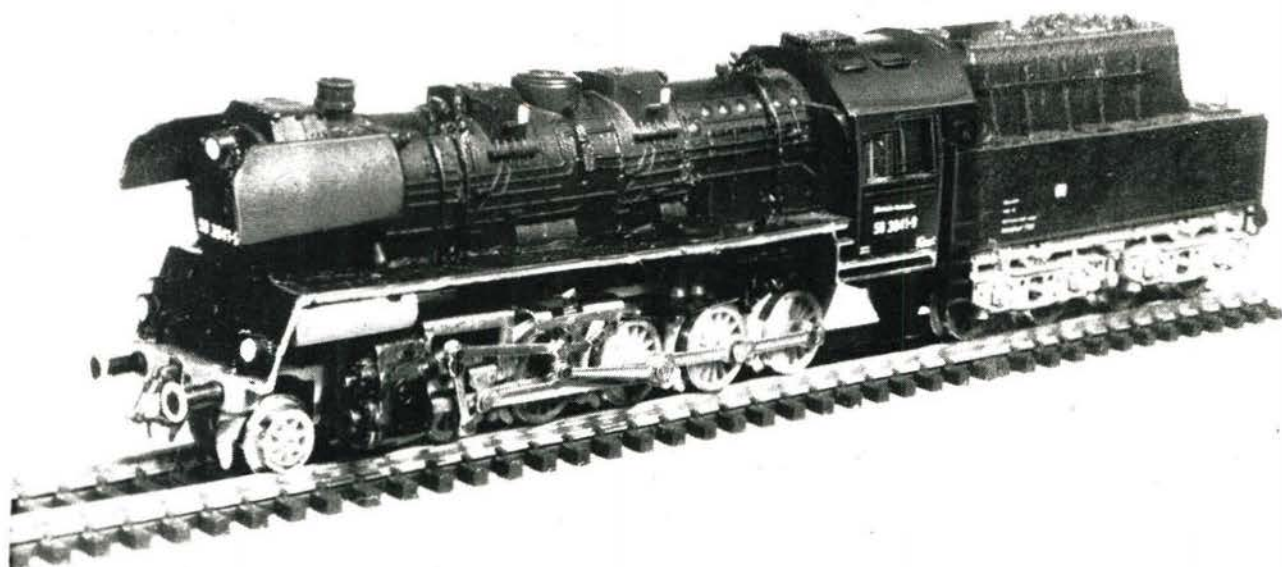
Die Schülergruppe ist mit dem Aufbau einer H0-Gemeinschaftsanlage in mehreren Teilen mit offener Gleisführung beschäftigt. Eine weitere Schülergruppe, die von der AG betreut wird, (Altersgruppe 9—10 Jahre) baute eine H0-Anlage für Anfänger.

Öffentlichkeitsarbeit und Erfahrungsaustausch

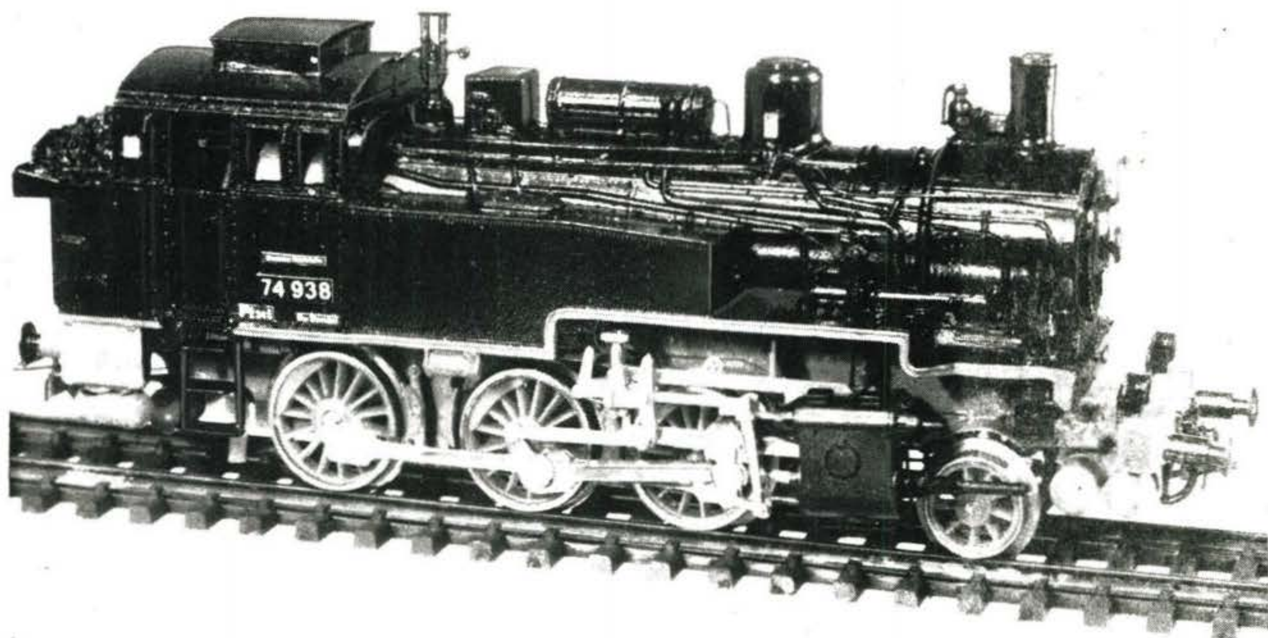
Große Aufmerksamkeit wird der Öffentlichkeitsarbeit gewidmet. Ausstellungen sollen vor allem dem kritischen Urteil der Öffentlichkeit dienen. Daraus gilt es, Schlußfolgerungen für die Fortführung der Arbeit abzuleiten und vielen Interessenten unsere sinnvolle und interessante Freizeitgestaltung näherzubringen. Viele Ratschläge zur organisatorischen Unterstützung erhielten wir hier durch die Leitung der AG 4/20 Saalfeld. Es bewährt sich, wenn junge Arbeitsgemeinschaften den Erfahrungsaustausch mit einer AG aufnehmen, deren Mitglieder schon lange Jahre auf eine erfolgreiche und beständige Arbeit zurückschauen können.

Im Ergebnis der Ausstellung im Jahre 1981 schätzen wir ein, daß sich eine räumliche Trennung der Objekte als sehr positiv erwies und die Zustimmung vieler Besucher fand. Es kam nur sehr selten zu großem Andrang, ließ

4



5



1 Umbaumodell der BR 56. Sie entstand aus Teilen der BR 55 von PIKO in der Nenngröße H0.

2 Umbaumodell der BR 52. Der Tender wurde aus Messing hergestellt. Der vordere Lokteil besteht aus Teilen der H0-Kondenslok.

3 Umbaumodell der BR 38. Hier fanden Teile von den BR 24, 75 und 55 Verwendung.

4 Vom Freund Marek stammt dieser Umbau der BR 58 3041 in TT.

5 Freund Görsch baute diese Lok der BR 74. Viele Teile wurden extra angebracht, wie Ventile, Läutewerk, Handräder, Lüftungen, Bremsschläuche und Bremsbacken.

Fotos: H. Marek, Eisenberg

damit eine Betrachtung der Ausstellungsexponate und Anlagen in Ruhe zu, gestattete in vielen Fällen individuelle Gespräche und den Erfahrungsaustausch der Besucher mit den ausstellenden und vorführenden Freunden. Für viele Besucher konnte damit auch ein Blick „hinter die Kulissen" ermöglicht werden. Im Januar 1982 haben wir Bilanz gezogen, gute Ergebnisse der Arbeit gewürdigt und uns kritisch mit Problemen auseinandergesetzt. Nach gründlicher Beratung haben wir uns die Aufgabe gestellt, dieser Tage zum zweiten Mal an die Öffentlichkeit zu treten. Erwachsene Modellbahnfreunde, die uns unterstützen wollen, sind uns dabei jederzeit willkommen.

Über die diesjährige Ausstellung sind genauere Angaben im Heft 9/82 auf der Seite 28 veröffentlicht. Die Fotos von den selbstgebauten Modellen sollen zeigen, daß sich auch unweit von Pößneck, in Eisenberg, Verbandsfreunde engagiert mit dem Modellbau befassen.

Dieter Rahtz, Zwickau

H0-Heimanlage mit Haupt- und Nebenbahn

Diese nicht transportable H0-Anlage entstand auf einer Fläche von 5 m × 2,80 m in 6jähriger Bauzeit. Ein Teil der Gleisanlagen ist mit Fahrleitungen ausgerüstet, die auch zur Stromzuführung genutzt werden. Die im Bahnhofsbereich aufgestellten Masten werden demnächst noch durch vorbildgetreue Gittermasten ersetzt. Als Fahrdraht fand dünner verkupferter Schweißdraht Verwendung. Das Anlagenmotiv vermittelt Eisenbahn-Atmosphäre im Gebirgsvorland.

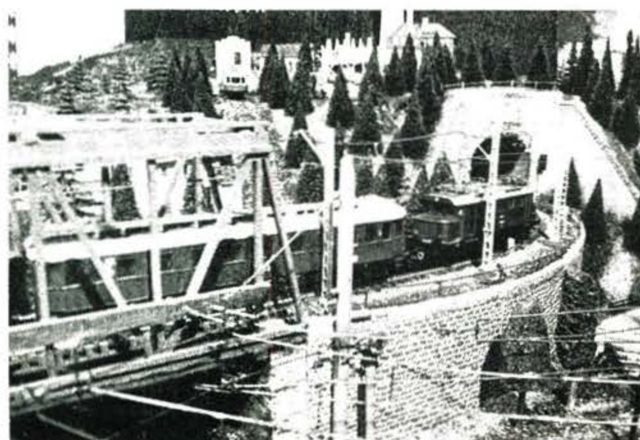
1 Vor dem Bahnhof befindliche Tunneleinfahrten

2 Eine ältere Schnellzuggarnitur überquert die Ausfahrt des Hauptbahnhofes

3 Abfahrbereiter ETA im Nebenbahnhof

Fotos: M. Ritter, Zwickau
Zeichnung: Verfasser

1





Stadtgebiet
Kran
GSch
EG
Stw
Lsch
W
Umsp-Werk
Wg
Burg
See
Gasthaus
Hp
Steinbruch
Holzlager
Stw.
Standseil-bahn
Aussichtsturm
Post
EG
1
2
3



Neugründung von Arbeitsgemeinschaften in:

8060 Dresden
Vorsitzender: Steffen Spittler, Fritz-Reuter-Str. 61

8030 Dresden
Vorsitzender: Sven Schneider, Andersenstr. 9a

2104 Stallberg
Vorsitzender: Klaus Venz, Geschw.-Scholl-Str. 8

AG 5/21 Göhren (Rügen)
Die Bestellungen der im Heft 5/82 angekündigten Dia-Serie „Rügensche Kleinbahnen" konnten aufgrund der unerwartet hohen Nachfrage noch nicht alle realisiert werden. Mit der weiteren Auslieferung wird vsl. Anfang Oktober d. J. begonnen. Die in diesem Zusammenhang aufgegebenen Bestellungen für die 1983 erscheinende Serie der ehem. Schmalspurbahnen Rügens sind registriert und werden mit Erscheinen im II. Quartal 1983 zu gleichen Bedingungen ausgeliefert. Hierfür sind noch Bestellungen möglich.

AG 1/13
„Weinbergsweg" Berlin
Der nächste Modelleisenbahn-Tauschmarkt findet am 21. November 1982 von 9—13 Uhr im Kreiskulturhaus „Prater", Kastanienallee 6—9 statt.

Mitteilungen des Generalsekretariats

Für Interessenten bieten wir die komplette Sammlung der „Normen Europäischer Modellbahnen" (NEM). Die Sammlung umfaßt 30 Normenblätter, die bis 1981 von der Mitgliederversammlung des Verbandes der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP) in Kraft gesetzt wurden.
Die komplette Sammlung wird abgegeben an Mitglieder unseres Verbandes zum Vorzugspreis von 4,— M, Nichtmitglieder zahlen 6,— M. Die Mitglieder bestellen beim Vorsitzenden ihrer Arbeitsgemeinschaft, die Sammelbestellungen der AG sind an die Bezirksvorstände zu richten. Nichtmitglieder senden per Postanweisung den Betrag von 6,— M direkt an das Generalsekretariat, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, und erhalten dann die komplette Sammlung zugeschickt.

Modellbahnausstellungen finden wie folgt statt:

8312 Heidenau
Vom 20. bis 28. November 1982 im Klubhaus „Aufbau", Dresdner Str. 25. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16—18 Uhr, Samstag und Sonntag 10—18 Uhr. Verkauf von Literatur und an Wochenenden von technischen Spielwaren. Fahrverbindung mit Eisenbahn: bis Bf Heidenau od. Heidenau Süd. Mit Bus: bis Heidenau Bf.

9500 Zwickau-Planitz
Am 6., 7., 12., 13., 14., 19., 20., 21., 26., 27. und 28. November 1982 im Schreberheim „Heimattreue". Öffnungszeiten: jeweils freitags von 15—18 Uhr, samstags und sonntags von 10—12 und 13—18 Uhr. Samstag von 13—18 Uhr Souvenirverkauf.

9900 Plauen
Vom 20. bis 28. November 1982 im Kultursaal des Empfangsgebäudes Plauen (Vogtl.) oberer Bahnhof. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15.30—18.30 Uhr, Samstag und Sonntag 10—18 Uhr.

6520 Eisenberg (Thür.)
Vom 20. bis 24. Oktober 1982 in der „Friedrich-Schiller-Oberschule". Öffnungszeiten: 20. bis 22. Oktober 15—18 Uhr, 23. und 24. Oktober 10—18 Uhr. Es sind Dia- und Filmvorführungen sowie eine Fotoausstellung vorgesehen.

4090 Halle-Neustadt
Vom 26. bis 28. November 1982 in der Station „Junger Techniker und Naturforscher", Block 675. Öffnungszeiten:
26. November 15—19 Uhr,
27. November 10—19 Uhr,
28. November 10—16 Uhr.

Bezirksvorstand Magdeburg
Vom 7. bis 21. November im „Karl-Marx-Saal" des Magdeburger Hbf. Öffnungszeiten:
Mo bis Fr 14—18 Uhr,
Sa und So 10.00—12.30 und 13.30—18.00 Uhr.

4500 Dessau
Vom 13. bis 21. November 1982 im Kultursaal des Dessauer Hauptbahnhofs. Öffnungszeiten:
Mo bis Fr 15—18 Uhr,
Sa bis So 10—18 Uhr.

6900 Jena
Vom 16. bis 24. Oktober 1982 in der Aula der Spezialschule „Grete Unrein", Eingang Bachstraße (gegenüber den Kliniken). Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15—19 Uhr, Samstag und Sonntag 10—18 Uhr. Verkauf von Bildern und Postkarten mit Eisenbahnmotiven.

8800 Zittau
Die 8. Modellbahn-Ausstellung der AG 2/12 findet vom 4. bis 12. Dezember 1982 statt. Die Ausstellungsräume befinden sich im Gebäude Martin-Wehnert-Platz 2 (ehemalige Mandau-Kaserne, Nähe Bahnhof Zittau Süd) und werden Sonnabend und Sonntag von 13—18 Uhr sowie Montag bis Freitag von 14—18.30 Uhr geöffnet sein.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat — wer braucht?** Hinweise im Heft 7/1981 beachten.

Wer hat — wer braucht?

10/1 Biete: „Der Modelleisenbahner" 5—7/1980; 2, 3, 5, 9, 10, 11/1981. Tausche: „Das Signal" 12 u. 13/1965 gegen 7 und 9/1965.

10/2 Suche: BR 84; 50; 42; 91; 23; 38; sowie $H0_m$-Material (Herr): Lok, Rollwg, Personen- u. Güterwg.

10/3 Biete: Modellbahnbücherei 9. u. 10; div. TT-Material; Lokschild. Suche: „Reisen mit der Dampfbahn"; Eisenbahnjahrbuch 1979; „Der Modelleisenbahner" 2—4/1952; 3, 5, 7, 8/1953 o. kompl. Jahrg.; außerdem Jahrg. 1977 bis 1981; H0u. $H0_m$-Material; „Das Signal" 2/1962.

10/4 Suche: „Reisen mit der Dampfbahn"

10/5 Biete: div. Fotos (WPK-Format) mit Straßenbahnfahrzeugen aus versch. Betrieben der DDR (überwiegend 50er bis 60er Jahre) in guter Qualität; mögl. komplett bzw. städteweise abzugeben.

10/6 Suche: Fotos, Maßskizzen, technische Angaben u. Farbgebung von D-Zugwagen, Abteil- u. Güterwg der Königl.-Sächs. Staatsbahn (1900—1920).

10/7 Suche: „Die Rübelandbahn"; „Ellok-Archiv" (4. Aufl. 1974). Biete im Tausch: „Schmalspurbahn-Archiv".

10/8 Suche im Tausch gegen BR 41, 01, 23, 50, od. and. BR: Schmalspurgüterwg u. Rollwg $H0_m$ (Herr); auch nur Drehgestelle.

10/9 Biete: Versch. Modelleisenbahn-Kalender und Eisenbahn-Jahrbücher. Suche: Modelleisenbahn-Kalender 1961 und früher sowie 1975 und 1976.

10/10 Suche: BR 99, $H0_m$; Personen-, Rollbock- und Packwagen.

10/11 Suche: Unterlagen zur Geschichte von Bahnhof und Bw Naumburg (Saale) Hbf – auch leihweise. Fotos 18 314 u. 19 017 mit franz. Tender; BR 53-56; 89-98. Tausch möglich.

10/12 Biete: BR 50 in H0 im Tausch gegen BR 38, H0.

10/13 Biete: Nenngr. H0, BR 03^2, 81, 91, BR 94 (Eigenbau). Suche: Dampflokschilder.

10/14 Biete: H0, BR 50 o. T., 2 Geh.; E 69 DB; BR 75 sächs.; in N: D-Wagen; G-Wagen; BR 65; 118; sowj. E-Lok. Suche in H0: BR 98 (Kreuzspinne, Eigenbau); 84; zweiachs. Oldtimer-Personenwg; Geh. für BR 74; ETA 178 in $H0_e$: Dampf- und Dieselloks.

10/15 Biete: BR 23; 24 (Eigenbau); 42; 50; 64; 75; 80; 81; 89 (DR u. Sä.St.B.); Lokschilder. Suche: „Der Modelleisenbahner" bis 1964 und 1/1965; „Schiene, Dampf und Kamera".

10/16 Suche: rollendes Material in $H0_e$/$H0_m$. Biete: div. Eisenbahn- und Modellbahnliteratur.

10/17 Suche: für Nenngr. H0, BR 23, 24, 35, 50, 52, 75, 80, 84, 89, 91; für Nenngr. N, $H0_e$ und $H0_m$ div. Lokomotiven.

20 Jahre AG 6/7 „Friedrich List" Leipzig

Am 22. August 1962 wurde unsere Arbeitsgemeinschaft in Leipzig-Plagwitz von 14 Freuden gegründet. Etwa zur gleichen Zeit organisierte sich eine weitere AG im Harkortsaal des Leipziger Hbf. Bereits während der ersten Ausstellung im Dezember 1962, auf der über 20000 Besucher gezählt werden konnten, kam es zur Vereinigung beider Arbeitsgemeinschaften. Damals waren wir rund 50 Mitglieder, heute sind es 236 Freunde in 14 Gruppen.
Zu den ersten großen Gemeinschaftsanlagen zählten u. a. „Fährhafen Saßnitz", die „Muldenthalbahn", die „Arbergbahn" und die Automatikanlage „Neuenburg". Die „Geschichte der Eisenbahn" – eine Reihung von Diorama-Anlagen – und die „Oberweißbacher Bergbahn" sind aus der jüngsten Zeit in guter Erinnerung.
Seit 1962 werden in der Vorweihnachtszeit in Leipzig Modellbahnausstellungen organisiert. Unterdessen zu einer guten Tradition geworden, sprechen Besucherzahlen zwischen 75000 und 80000 für sich. Auf vielen Ausstellungen in unserer Republik, aber auch in der VR Ungarn und der ČSSR waren Großanlagen von uns dabei.

Bei den alljährlich stattfindenden Modellbahnwettbewerbs-Veranstaltungen – 1980 waren wir Gastgeber für den XXVII. – konnten Mitglieder unserer AG viele Preise und Diplome erhalten.
Freundschaftsverträge verbinden uns mit den Modellbahnclubs in Kolin, Usti n. Lab. und Horice (ČSSR). Zum Modellbahnclub Riga (UdSSR) entwickeln sich freundschaftliche Beziehungen.
Über 40 Jugendliche aus den Reihen unserer AG erlernten bisher einen Beruf bei der Deutschen Reichsbahn.
In den letzten Jahren entstanden eine Reihe neuer Anlagen z. T. nach konkreten Vorbildern; weitere Anlagen werden bis zu unserem 25jährigem Bestehen fertiggestellt.
Aus Anlaß des 20jährigen Jubiläums zeigten wir in einem Pavillon auf dem Leipziger Sachsenplatz in einer Ausstellung bei freiem Eintritt vom 8. Juli bis 22. August 1982 Modelle unserer Mitglieder, Anlagenfotos und Aufnahmen von deren Vorbildern bei der DR waren stets dicht umlagert. 19000 Besucher und Lob durch örtliche Presse haben gezeigt, daß sich die Mühe gelohnt hat. W. B.

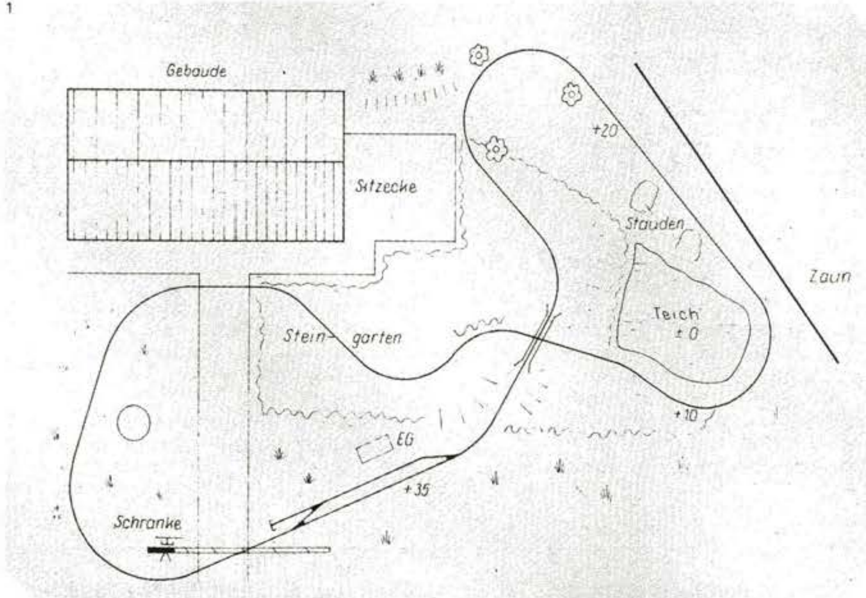
Wolfgang Frey (DMV),
Seifhennersdorf

Eine II_m-Gartenanlage

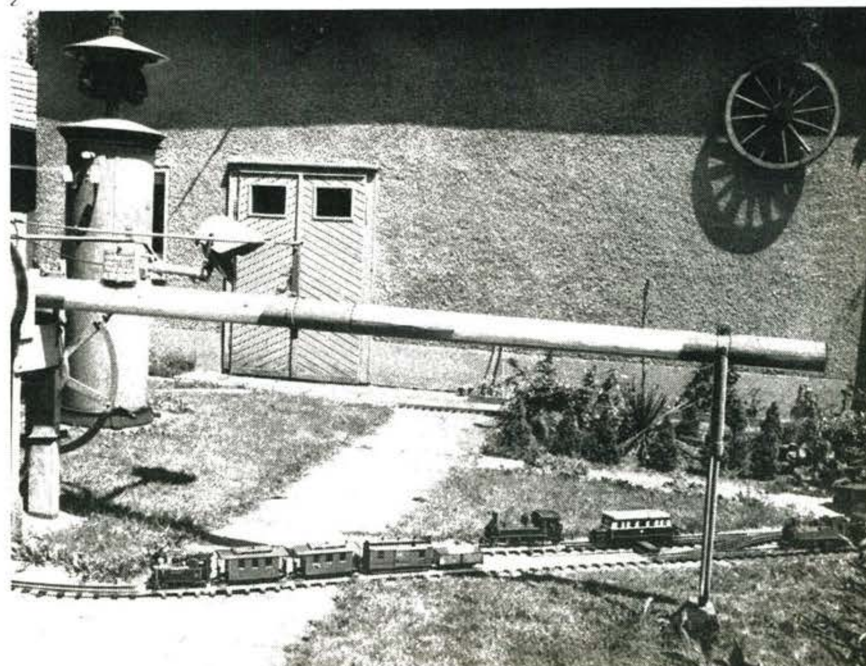
Den ersten Versuch, eine Gartenbahn aufzubauen, unternahmen wir mit dem Erscheinen des Pilz-Neusilberprofils für die Nenngröße H0. Die Pilz-Gleise wurden auf Pertinaxstreifen verlegt, die anschließend im Garten auf einem Sandbett befestigt worden sind. Aus Antrieben der BR 64 vom EMB Zwickau entstanden im Maßstab 1:45 (Nenngröße 0_e) zwei Schmalspurdampfloks, sowie 8 zwei- und vierachsige Personenwagen. Die Anlage erwies sich aber als zu störanfällig. Alle Fahrzeuge neigten schnell zum Umkippen. Außerdem waren die H0-Gleise und Fahrwerke dem rauhen Betrieb auf die Dauer nicht gewachsen.
Nun wurden als Schienen in der Nenngröße I Aluminium-Gardinenstangen (!) und aus Brettern geschnittene Holzschwellen verwendet. An Triebfahrzeugen entstanden – z. T. unter Verwendung von Rädern einer alten Märklin-Lok – eine pr. S 1 und eine pr. T 3. Später kam noch ein LVT 2.09 hinzu. Der Wagenpark beschränkte sich auf drei zweiachsige Personenwagen und je einen offenen und gedeckten Güterwagen. Allerdings ergaben sich nach einigen erfolgreichen Fahrten schon die ersten Mängel. Die mit Scheibenwischermotoren ausgerüsteten Triebfahrzeuge hatten einen überdurchschnittlich hohen Stromverbrauch. Die dadurch unter den Lokrädern aufgetretenen Funken brachten Schäden an den Aluminiumschienen mit sich. Das Abreiben der Schienen mit Schmirgelpapier vergrößerte den Schaden noch weiter, die Oberfläche unserer Schienen wurde schwarz und schwärzer.

Später wurden die selbstgenagelten „Gardinenstangengleise" mit Hilfe einer Schwabbelscheibe erst einmal poliert. Inzwischen entstanden im Maßstab 1:22,5 zweiachsige Wagen. Etwa zum gleichen Zeitpunkt kam auch eine Holzbrücke hinzu, die später durch eine stabile Blechträgerbrücke ersetzt wurde. Seit 1977 vervollständigen zwei Eigenbau-Loks der ehemaligen Sächsischen Gattung IV K (mit Industrieantrieben), eine sächsische I K als Lok „Hochwald" der ehemaligen Zittau-Oybin-Jonsdorfer-Eisenbahn und ein Wismarer Schienenbus den Fahrzeugpark.
Zwei KB 4 tr, die Nachbildung des Clubwagens der Traditionsbahn Radebeul—Radeburg, drei zweiachsige Personen-, ein Gepäck- und ein offener Güterwagen ermöglichen interessante Zugbildungen.
Zur Gleisanlage gehören inzwischen 56 m Strecke und ein Bahnhof mit drei Weichen. Als Spannungsquelle für die gesamte Gartenbahn dient ein PIKO-Trafo der Bauart FZ 1. Der Fahrstrom wird an zwei Stellen in die Strecke eingespeist. Die Gleisanlage ist zum größten Teil auf Wegeinfassungen aus Beton mit einer Breite von etwa 25 cm verlegt. Die Gleise liegen von Ende April bis Oktober ständig im Garten. Vor Fahrbeginn werden die Schienen aber mit einem trockenen Lappen abgerieben, weil sich erfahrungsgemäß durch Regen oft Schmutz absetzt. Um die Schwellen wetterbeständig zu halten, werden sie während der Wintermonate mit Altöl getränkt.

1



2

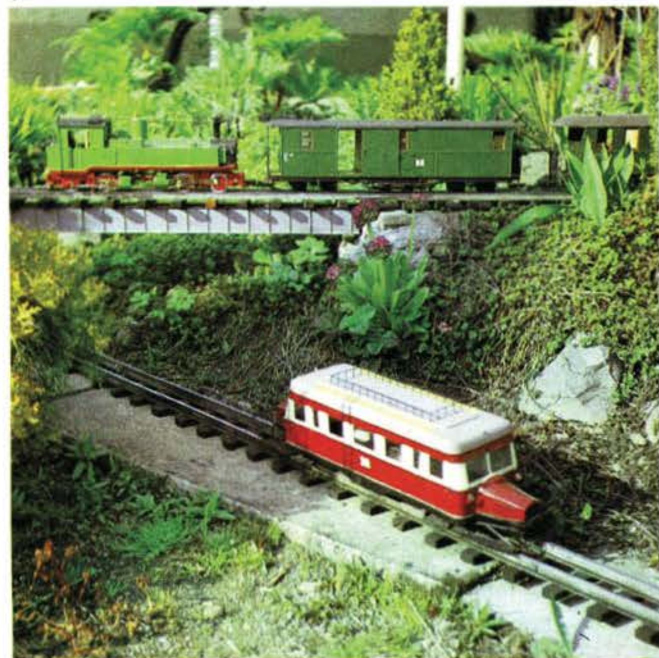


1 Lage des Streckenverlaufes.
2 Der ZOJE-Zug verläßt den Bahnhof Gudrunswalde.
3 und 4 Deutlich erkennbar ist die Blechträgerbrücke.
5 Der Wismarer Schienenbus auf der Strecke.

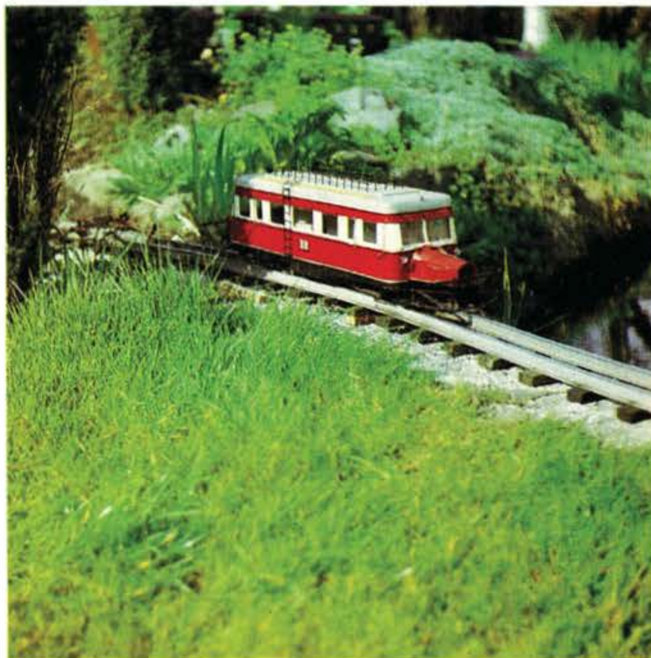
Zeichnung und Fotos: Verfasser

3

4



5



Lok 01 2204 mit dem Personenzug 3003 verläßt Göschwitz am 13. April 1980. Der 01-Einsatz in und um Saalfeld gehört der Vergangenheit an. Mehr darüber erfahren Sie auf den Seiten 15 bis 17 dieser Ausgabe.

Foto: H. Schneider, Jena



INDEX 32542